25 NOV. 1975

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa
BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

DOCUMENTS DE LA SESSION

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIÈLS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

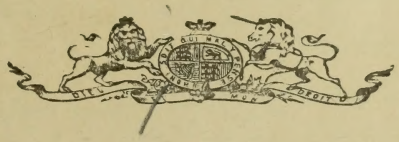
VOLUME 8

QUATRIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1894



VOLUME XXVII.

☞Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

QUATRIÈME SESSION, SEPTIÈME PARLEMENT, 1894.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p. i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

A

Abattage des porcs.....(p.i.) 100
Accise..... 7
Affaires indiennes, Rapport annuel sur les... 14
Agents de rapatriement.....(p.i.) 93
Agriculture, Rapport annuel..... 8
Alaska et la Colombie-Britannique, frontière entre l'.....(p.i.) 86
Anglo-Canadienne, Compagnie de prêt et de placements.....(p.i.) 20
Archives du Canada..... 8*a*
Assurances, Rapport annuel sur les..... 4
Assurances, Compagnies d'..... 4*a*, 4*b*
Atlantique, Ligne de steamers sur l'...84, 84*a*, 84*b*
Auditeur général, Rapport annuel de l'..... 1
Australie, Mission en..... 5*a*

B

Baie-d'Hudson, Explorations dans la....(p.i.) 36
Baie de l'Ouest, N.-E.....(p.i.) 97*a*
Banques, Balances non réclamées dans les.... 3*a*
Banques chartrées..... 3
Baptêmes, mariages et sépultures.....(p.i.) 105
Bateaux à vapeur, Inspection des..... 11*a*
Bétail canadien, Interdiction du..... 8*d*
Bétail venant des Etats-Unis..... 90
Bétail du gouvernement, Ranche du.....(p.i.) 66
Bétail, Inspection du..... 90
Beurre.....(p.i.) 69
Beurre et fromage..... 8*h*
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel sur la..... 17
Billots de sciage.....(p.i.) 96
Bois vendu.....(p.i.) 79*b*
Boissons distillées et fermentées.....(p.i.) 103
Bonis payés pour les colons.....(p.i.) 67
Brasseries et distilleries.....(p.i.) 104
Budget..... 2
Bureau de la statistique du travail.....(p.i.) 68

C

Caisses d'épargnes fédérales.....(p.i.) 71
Campbell, Samuel.....(p.i.) 33*d*
Canada, Archives du..... 8*a*
Canaux, Péages sur les..... 85
Capitaines et seconds, porteurs de certificats.....(p.i.) 88
Cautions des entrepreneurs.....(p.i.) 87
Chambly, Canal de.....(p.i.) 24, 57*a*
Changements dans le tarif.....(p.i.) 42
Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel sur les..... 10
Chemin de fer Canadien du Pacifique :
Affaires avec le département de l'Intérieur.....(p.i) 34*a*
Division ouest.....(p.i.) 34*d*
Paiements au.....(p.i.) 28
Tarif..... 34*c*
Terres vendues par le.....(p.i.) 34
Chevalier, J. B.....(p.i.) 33*c*
Chicago, Récompenses à..... 8*e*
Chicago, Prix à l'exposition de..... 101
Cockburn, Quai à l'Ile.....(p.i.) 75*e*
Coffin, Charles.....(p.i.) 63
Colons, Bonis payés pour les.....(p.i.) 67
Collège militaire royal.....48, 48*a*
Colombie-Britannique, Commutation de sentence dans la.....(p.i.) 65*d*
Colombie-Britannique, Pénitencier de la (p.i.) 59*c*, 59*d*, 59*e*
Colombie-Britannique, Zone des chemins de fer dans la.....(p.i.) 45
Commerce des spiritueux, Commission royale sur le..... 21
Commerce, Rapport annuel du..... 5
Commerce et navigation, Rapport annuel du. 6
Commissaire de l'Industrie Laitière..... 8*b*
Commission géologique, Rapport de la..... 13*a*
Commission royale sur le commerce des spiritueux..... 21

C

Commission aux employés publics..... 31
Comptes publics, Rapport annuel sur les..... 2
Commutation de sentence dans la Colombie-Britannique.. .....(p.i.) 65*d*
Conférence coloniale à Ottawa..... 5*b*
Connolly et McGreevy.....(p.i.) 37
Construction de vaisseaux canadiens...(p.i.) 74, 74*a*
Cornwall, Canal de.....(p.i.) 77*b*, 77*c*

D

Davis, W. H., et Fils .....(p.i.) 77*b*, 77*c*
Dépenses imprévues.....(p.i.) 26
Distilleries et brasseries .... (p.i.) 104
Dividendes impayés dans les banques..... 3*a*
Douanes, à Woodstock, Affaires de.....(p.i.) 92
Droits d'auteurs, Lois concernant les..... 50
Droits sur le bois de construction, Montréal, ...(p.i.) 79*a*
Droits sur le bois de construction, Québec.(p.i.) 79

E

Echiquier, Règles de la cour de l'.....(p.i.) 32
Effectif de la milice active 19*a*
Elgin, Listes électorales d'.....(p.i.) 80
Ellis, John V.....(p.i.) 49
Entrepreneurs, Cautions des.....(p.i.) 87
Etablissements gratuits dans le Manitoba (p.i.) 70
Etats-Unis, Bétail venant des..... 90
Exposition Colombienne, Employés de la Nouvelle-Ecosse à l' .....(p.i.) 55
Exposition Colombienne, Rapport sur l'..... 8*g*

F

Falsification des substances alimentaires 7*a*
Fer en gueuse..... 46
Fermes expérimentales, Rapport annuel sur les 8*c*
Frontière entre l'Alaska et la Colombie-Britannique.....(p.i.) 86

G

Galops, Chenal du rapide des.....(p.i.) 60
Garanties, Obligations, etc.....(p.i.) 38
Garanties pour les contrats .....(p.i.) 87
Gosselin, Michel.....(p.i.) 41
Gouverneur Général, Mandats du.....(p.i.) 27
Graine de semence, prêt pour.....(p.i.) 162
Grand-Etang .....(p.i.) 75
Gratifications de pêche.....(p.i.) 35*b*

H

Halte (*flag station.*) Déplacement de la...(p.i.) 89
Hareng, Pêche du.....(p.i.) 33*e*
Harris, Propriété.....(p.i.) 44*a*
Homard, Pêche du.....(p.i.) 33*e*
Hurons de Lorette .....(p.i.) 78
Howlan, Chemin.....(p.i.) 89

I

Importations diverses.....(p.i.) 81, 81*a*, 81*b*, 81*c*
Impressions et papeterie publiques..... 16*c*
Industrie laitière, Commissaire de l'..... 8*b*
Inspection des bateaux à vapeur..... 11*a*
Inspection du bétail 90
Instituteurs dans les écoles du N.-Ouest...(p.i.) 40
Intercolonial, Tarif du fret sur le chemin de fer. .....(p.i.) 34*d*, 44
Interdiction du bétail canadien..... 8*d*
Intérieur, Rapport annuel de l'. 13

J

James, Baie de, Explorations à la..... (p.i.) 36
Juge Johnson .....(p.i.) 58
Juges puînés, Ontario .....(p.i.) 83
Juge Palmer..... .....(p.i.) 29
Justice, Rapport annuel de la..... 18

K

Kingston, Pénitencier de.. (p.i.) 59*a*, 59*b*, 59*e* 59*d*, 59*e*

L

Lacouture, Joseph .....(p.i.) 24
Liste des électeurs, Elgin.....(p.i.) 80
Livres bleus ....(p.i.) 39
Lois concernant les droits d'auteurs..... 50
Luther, Vente d'un lot à.....(p.i.) 72, 72*a*

M

Mandats du Gouverneur général.... (p.i.) 27
Manitoba, Ecoles du.....40*a*, 40*c*
Manitoba, Etablissements gratuits dans le (p.i.) 70
Manitoba, Lois des écoles du..... 40*d*
Marine et Pêcheries, Rapport annuel de la. .. 11
Métis, Terres des. .....(p.i.) 91
Mill River... ..... (p.i.) 89
Mille Iles..... 61
Milice et Défense, Rapport annuel de la 19
Milice active, Effectif de la..... 19*a*
Mission en Australie..... 5*a*
Montpetit, Julien.....(p.i.) 33*a*
Montréal, Droits sur le bois de construction, à.....(p.i.) 79*a*

Mc

McGreevy et Connolly.....(p.i.) 37
McLeod, John.....(p.i.) 98
McQueen, Timothy..... (p.i.) 33*b*

N

Navires canadiens.....(p.i.) 74, 74*a*
Nord-Ouest, Instituteurs dans les écoles du (p.i.) 40
Nord-Ouest, Police à cheval du..... 15

O

Obligations et garanties.....(p.i.) 38
Officiers publics, Commission aux..... 31
Officiers reviseurs.....(p.i.) 43
Ontario, Juges puînés dans l'.....(p.i.) 83
Ontario, Pêcheries dans l'..... (p.i.) 33*f*
Ottawa, Conférence coloniale à..... 5*b*
Outillage de mines..... (p.i.) 47

P

Palmer, Juge.....(p.i.) 29
Péages sur les canaux ..... (p.i.) 85
Pêche, Gratifications de .....(p.i.) 35*b*
Pêche, Permis de .....(p.i.) 33
Pêche du homard.....(p.i.) 33*e*
Pêcheries dans l'Ontario.....(p.i.) 33*f*
Pensions du service civil.....(p.i.) 25, 25*a*
Pénitenciers, Décès dans les .....(p.i.) 59
Permis aux navires de pêche des E.-U...(p.i.) 33
Permis de coupes de bois... .....(p.i.) 79*c*
Pickets, jetée de. .....(p.i.) 76
Poids, mesures et gaz..... 7*b*
Police à cheval, Rapport annuel sur la..... 15
Police fédérale, Rapport sur la.....(p.i.) 22
Pont à Saint-Michel d'Yamaska.....(p.i.) 34*b*
Porcs, Abattage des .....(p.i.) 100
Postes, Caisses d'épargnes des bureaux de (p.i.) 71
Postes, Directeur général des, Rapport annuel du..... 12
Prêts de grain de semence.....(p.i.) 102
Prince-Edouard, Chem. de fer de l'Ile du (p.i.) 23
" Lois des écoles dans l'Ile du. 40*f*
Prix à l'exposition de Chicago..... 101
Provencher, Rivières dans.....(p.i.) 62

Q

Québec, Droits sur le bois de construct., à..(p.i.) 79

R

Rapatriement, Agents de..... (p.i.) 93
Rapports des départements.....(p.i.) 39
Recettes et dépenses.....(p.i.) 52, 52*a*
Réciprocité avec les Etats-Unis.....(p.i.) 85
Récompenses, Instruments d'agriculture à Chicago 8*e*
Règles de la cour de l'Echiquier.....(p.i.) 32
Revenu de l'Intérieur, Rapport annuel sur le. 7
Rocheleau, Joseph Placide.....(p.i.) 82
Rustico, Brise-lames de..... .....(p.i.) 75*c*

S

Sabourin, Théophile. ..... (p.i.) 33*a*
Sandford, Brise-lames de.....(p.i.) 75*a*
Saugeen, Sauvages de .....(p.i.) 65*b*, 65*c*
Sauvetage et remorquage .....(p.i.) 85
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du..... 16
Seigneurie de Sillery .....(p.i.) 78
Service civil, Assurance du.....(p.i.) 51
" Conseil des Examinateurs du... 16*b*
" Liste du 16*a*
" Pensions du.....(p.i.) 25, 25*a*
Service de steamers rapides..... 84, 84*a*, 84*b*
Sheik, Barrage à l'Ile .....(p.i.) 77*b*, 77*c*
Six Nations, Sauvages des .....(p.i.) 65, 65*a*
Sorel, Chambre de commerce de.....(p.i.) 34*b*
Soulanges, Canal de.....(p.i.) 57, 57*b*, 57*c*, 57*d*
St. Andrews, Rapides de.....(p.i.) 99
Statistique criminelle..... 8*f*
" du travail, Bureau de la.....(p.i.) 68
Steamers rapides, Ligne de.....84, 84*a*, 84*b*
Steamer "Stanley"..... (p.i.) 94, 94*a*
Substances alimentaires, Falsification des.... 7*a*

T

Tabac canadien .....(p.i.) 106
Tarif, Changements dans le .....(p.i.) 42
Tarif du fret sur le chemin de fer Intercolonial.....(p.i) 34*d*, 44
Terres assignées aux Métis ..... (p.i) 91
Terres fédérales ....(p.i.) 35, 35*a* 54
Traité français.....56, 56*a*
Travaux publics, Dépenses pour les.....(p.i.) 75*d*
" Rapport annuel sur les 9
Trent, Canal de la vallée de la ....(p.i.) 64
Tunnel entre l'Ile du P.-E. et la terre ferme... 95

U

Unions ouvrières..... (p.i.) 30

V

Vankoughnet, L..... (p.i.) 53
Vente d'un lot à Luther..... (p.i.) 72, 72*a*

W

Whycocomagh, N.-E.....(p.i.) 97
Wood, A. F.....(p.i.) 73
Wood-Island, Brise-lames de.....(p.i.) 75*b*
Woodstock, Affaire des douanes à.....(p.i.) 92

Y

Yamaska, Barrage sur la rivière.....(p.i.) 77, 77*a*

☞Voyez aussi l'Index alphabéthique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

CONTENU DU VOLUME B.

Recensement du Canada, 1890-91. Second volume.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME C.

Recensement du Canada, 1890-91. Troisième volume.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 1.

1. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes de crédits, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893. Présenté le 20 mars 1894, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1893. Présentés le 20 mars 1894, par l'honorable G. E. Foster. 2*a*. Budget pour l'exercice finissant le 30 juin 1895 ; présenté le 20 mars 1894 ; 2*b*. Budget supplémentaire pour l'exercice finissant le 30 juin 1894 ; présenté le 20 juin 1894. 2*c*. Budget supplémentaire pour l'exercice finissant le 30 juin 1895 ; présenté le 12 juillet 1894. .....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

3. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1893. Présentée le 20 avril 1894, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

3*a*. Rapport des dividendes restant impayés et des montants ou balances non réclamés depuis cinq ans ou plus, avant le 31 décembre 1893, dans les banques chartées du Canada. Présenté le 11 juin 1894, par l'honorable G. E. Foster ... .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 3.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1893.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*a*. Extrait préliminaire des opérations des compagnies d'assurances canadiennes sur la vie durant l'année finissant le 31 décembre 1893. Présenté le 20 mars 1894, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*b*. Sommaire des rapports des compagnies d'assurances au Canada, pour l'année civile 1893. Présenté le 7 mai 1894, par sir John Thompson.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 4.

5. Rapport du département du Commerce pour l'exercice finissant le 30 juin 1893. Présenté le 17 mai 1894, par sir John Thompson..... .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

5a. Rapport du ministre du Commerce sur la mission en Australie. Présenté le 4 juillet 1894, par sir John Thompson..... .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

5b. La conférence coloniale, tenue à Ottawa, 1894.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 5.

6. Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1893. Présentés le 27 mars 1894, par l'honorable N. C. Wallace.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

7. Rapport, relevés et statistiques du revenu de l'intérieur du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893. Partie I, Accise, etc. Présentés le 20 mars 1894, par l'honorable J. F. Wood.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

7a. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'intérieur du Canada, 1893 : Partie II, Falsification des substances alimentaires. Présentés le 14 juin 1894, par l'honorable J. F. Wood.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

7b. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'intérieur du Canada, 1893 ; Partie III, Inspection des poids et mesures et du gaz. Présentés le 6 juillet 1894, par l'honorable J. F. Wood.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 6.

8. Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'année civile 1893. Présenté le 12 juin 1894, par sir John Thompson.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8a. Rapport sur les archives du Canada, 1893. Présenté le 12 juin 1894, par sir John Thompson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8b. Troisième rapport annuel du commissaire de l'industrie laitière du Canada pour 1892-93. Présenté le 18 mai 1894, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8c. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1893. Présenté le 20 avril 1894, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session*

CONTENU DU VOLUME 7.

8d. Interdiction du bétail du Canada en Angleterre, pour 1893—La cause canadienne. Présenté le 4 mai 1894, par l'honorable T. M. Daly.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8e. Rapport spécial du commissaire exécutif sur les prix décernés pour les instruments agricoles à Chicago, 1893. Présenté le 7 mai 1894, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8f. Statistique criminelle pour l'année 1893....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

8g. Rapport du commissaire exécutif sur l'exposition colombienne.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8h. Rapport spécial sur la production du beurre et du fromage, et leurs marchés.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 8.

9. Rapport annuel du ministre des Travaux Publics, pour l'exercice finissant le 30 juin 1893. Présenté le 10 avril 1894, par l'honorable J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux pour le dernier exercice, du 1er juillet 1892 au 30 juin 1893. Présenté le 27 mars 1894, par l'honorable J. Haggart.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 9.

11. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, 1893, Marine. Présenté le 1er mai 1894, par sir Charles Hibbert Tupper....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice finissant le 30 juin 1893—Pêcheries. Présenté le 11 avril 1894, par sir Charles Hibbert Tupper.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11*a*. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile finissant le 31 décembre 1893..... .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 10.

12. Rapport du Maître général des Postes pour l'exercice terminé le 30 juin 1893. Présenté le 9 avril 1894, par sir Adolphe Caron..... .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13. Rapport annuel du départment de l'Intérieur pour l'année 1893. Présenté le 21 mars 1894, par l'honorable T. M. Daly..... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13*a*. Rapport sommaire de la Commission géologique pour l'année 1893. Présenté le 20 mars 1894, par l'honorable T. M. Daly.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

14. Rapport annuel du département des Affaires indiennes pour l'année expirée le 31 décembre 1893. Présenté le 20 mars 1894, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 11.

15. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1893. Présenté le 13 avril 1894, par l'honorable W. B. Ives.. .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1893. Présenté le 20 mars 1894, par l'honorable J. Costigan..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*a*. Liste du service civil du Canada, 1893. Présentée le 20 mars 1894, par l'honorable J. Costigan.
Imprimée pour la distribution et les doucments de la session.

16*b*. Rapport du bureau des examinateurs du service civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1893. Présenté le 30 mars 1894, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

16*c*. Rapport annuel du département de l'imprimerie et de la papeterie publique, pour l'exercice finissant le 30 juin 1893, avec un rapport partiel sur ces services pendant le dernier semestre de 1893. Présenté le 23 mai 1894, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement, pour l'année 1893. Présenté le 15 mars 1894, par M. l'Orateur..... . ..... *Imprimé pour les documents de la session séulement.*

18. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893. Présenté le 20 mars 1894, par sir John Thompson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport du département de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893. Présenté le 19 avril 1894, par l'honorable J. C. Patterson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19*a*. Effectif de la milice active pour l'exercice 1894-95. Présenté le 20 juillet 1894, par l'honorable J. C. Patterson.... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

20. Etat des affaires de la Compagnie anglo-canadienne de prêt et de placement (limitée), à la date du 31 décembre 1893. Présenté le 20 juillet 1894, par M. l'Orateur.....*Pas imprimé.*

CONTENU DU VOLUME 12.

21. Commission royale sur le commerce des spiritueux. Témoignages recueillis dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 13.

21. Commission royale sur le commerce des spiritueux. Témoignages recueillis dans la province de Québec.....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 14.

21. Commission royale sur le commerce des spiritueux. Témoignages recueillis dans les provinces du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie-Britannique.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 15.

21. Commission royale sur le commerce des spiritueux. Témoignages recueillis dans la province de l'Ontario.....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 16.

21. Commission royale sur le commerce des spiritueux. Témoignages recueillis dans les Etats-Unis.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 17.

22. Rapport du commissaire de la police fédérale pour l'année 1893, en conformité de l'article 5, chapitre 184 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 20 mars 1894, par sir John Thompson.
Pas imprimé.

23. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 15 mars 1893, pour un état donnant le nombre d'employés renvoyés du service du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard depuis le 1er mars 1892, le nom de chacun, la date et les motifs de chaque destitution; aussi, les noms des employés, s'il en est, qui ont été réinstallés. Présentée le 20 mars 1894.—*M. Perry*.*Pas imprimée.*

24. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 mars 1893, pour copie de tous documents, réclamations, requêtes, correspondance, rapports du surintendant du canal Chambly, rapports d'experts et autres, plans, conventions, propositions et décisions du gouvernement concernant la réclamation de Joseph Lacouture, de la paroisse de Saint-Luc, pour dommages causés à sa propriété par les eaux du canal Chambly. Présentée le 20 mars 1894.—*M. Lavergne*...*Pas imprimée.*

25. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, etc., durant l'année expirée le 31 décembre 1893. Présenté le 20 mars 1894, par l'honorable G. E. Foster.... .... *Pas imprimé.*

25*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 avril 1894,—Etat indiquant le nombre d'employés civils permanents dans le service intérieur et extérieur de chaque département qui contribuent au fonds de retraite, et le montant brut des appointements payés. Présentée le 25 avril 1894.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*

26. Etat des dépenses faites à compte de dépenses diverses imprévues, depuis le 1er juillet 1893 jusqu'à date. Présenté le 20 mars 1894, par l'honorable G. E. Foster..... .....*Pas imprimé.*

27. Relevé des mandats émis par le Gouverneur général depuis la dernière session du parlement, à compte des exercices de 1892-93 et 1893-94, conformément à l'*Acte du revenu consolidé et de l'audition*, article 32, aliéna *b*. Présenté le 20 mars 1894, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimé.*

28. Documents et correspondance relatifs au paiement fait à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique des sommes déduites de sa subvention en l'année 1883. Présentés le 20 mars 1894, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimés.*

29. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 20 mars 1894, pour copie des documents et de la correspondance se rattachant aux accusations portées contre M. le juge Palmer, ou à sa résignation et à son acceptation. Présentée le 20 mars 1894.—*M. Davies*.... .....*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

30. Rapport des demandes d'enregistrement faites en vertu des dispositions du chapitre 131, Statuts revisés du Canada, " Acte concernant les unions ouvrières." Présenté le 20 mars 1894, par l'honorable J. Costigan.....*Pas imprimé.*

31. Liste des employés publics à qui il a été délivré des commissions en vertu du chapitre 19 des Statuts revisés du Canada durant l'année 1893. Présentée le 20 mars 1894, par l'honorable J. Costigan. *Imprimée dans le n° 16.*

32. Ordonnance établissant certaines règles au sujet des matières y mentionnées, dans la cour d'Echiquier du Canada. Présentée le 20 mars 1894, par l'honorable J. Costigan.....*Pas imprimée.*

33. Copie d'un arrêté du conseil du 17 janvier 1894, à l'effet de continuer pendant l'année courante la délivrance de permis aux navires de pêche des Etats-Unis d'entrer dans tous ports de la côte de l'Atlantique pour y acheter de l'appât, etc. Présentée le 21 mars 1894, par sir Charles Hibbert Tupper.....*Pas imprimée.*

33*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 16 avril 1894,—1. Copie de l'arrêté du conseil nommant Théophile Sabourin, garde-pêche, pour la division du Lac des Deux-Montagnes et l'Ile Perrot. 2. Copie de l'arrêté du conseil nommant Julien Monpetit, garde-pêche, pour la même division. 3. Copie de toutes instructions et ordres par le département des Pêcheries, aux dits gardes-pêche. 4. Copie des rapports des deux gardes-pêche, pour les années 1891-1892. Présentée le 5 juin 1894.—*M. Harwood*.....*Pas imprimée.*

33*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 26 avril 1894,—Copie de tous télégrammes, lettres, pétitions, arrêtés du conseil, et de toute correspondance se rapportant au renvoi d'office de Timothy McQueen comme garde-pêche dans le comté de Kent, Ontario. Présentée le 8 mai 1894.—*M. Campbell*.....*Pas imprimée.*

33*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 25 avril 1894,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, rapports, etc., communiqués au ministre des Pêcheries, depuis le premier octobre 1893 jusqu'à date, concernant la destitution de J. B. Chevalier, de la ville d'Iberville, de sa charge de garde-pêche ; et aussi, copie de toute communication adressée au dit J. B. Chevalier par le gouvernement à ce sujet. Présentée le 11 mai 1894.—*M. Béchard*.....*Pas imprimée.*

33*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1894,—Copie de tous documents, correspondance, télégrammes, rapports au conseil et arrêtés du conseil ainsi que de tous arrêtés administratifs se rapportant au renvoi d'office de M. Samuel C. Campbell, comme surintendant de l'île Saint-Paul et gardien de l'Ile Ingonish, ou ayant trait à sa pension de retraite. Presentée le 23 mai 1894—*M. Davies*.....*Pas imprimée.*

33*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mai 1894,—Copie de toute correspondance et recommandations reçues depuis le 1er janvier 1892 jusqu'à date, des officiers des pêcheries et autres, des comtés de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse, et du comté de Charlotte, dans le Nouveau-Brunswick, concernant la pêche du homard et la grosseur réglementaire qu'il doit avoir ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la Marine et des Pêcheries et ses subordonnés et autres personnes, concernant la saison réservée pour la pêche du hareng au havre des Deux-Iles, Grand-Manan, et les filets qui y sont employés. Présentée le 11 juin 1894.—*M. Bowers*.....*Pas imprimée.*

33*f*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 26 avril 1894,—Copie de tous arrêtés du conseil et arrêtés administratifs actuellement en vigueur dans la province d'Ontario, relativement aux pêcheries de cette province, et de toutes pétitions reçues par le département à ce sujet. Présentée le 21 juin 1894.—*M. McGregor*...*Pas imprimée.*

34. Liste de tous les terrains vendus par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis le 1er octobre 1892 jusqu'au 1er octobre 1893. Présentée le 21 mars 1894, par l'honorable T. M. Daly .....*Pas imprimée.*

34*a*. Rapport en réponse à une résolution du 20 février 1882, en autant qu'elle a été fournie par le département de l'Intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Présenté le 28 mars 1894, par l'honorable T. M. Daly..... *Pas imprimé.*

34*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 15 mars 1893,—Copie de tous documents, requêtes et correspondance échangés entre le gouvernement, la chambre de commerce de la ville de Sorel et autres personnes, concernant l'octroi d'une subvention en faveur de la Compagnie du du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour la reconstruction d'un pont à Saint-Michel d'Yamaska. Présentée le 10 avril 1894.—*M. Bruneau*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

34*c*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 5 avril 1894,—Etat indiquant les prix actuellement exigés par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le transport des voyageurs et des marchandises, y compris les prix exigés de Saint-Paul et Minneapolis au bord de la mer. Présentée le 30 avril 1894.—*L'honorable M. Boulton. Pas imprimée.*

34*d*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 17 mai 1894,—Tarif des prix de transport pour les voyageurs et les marchandises sur le chemin de fer Intercolonial, et un état du revenu retiré par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique sur sa section occidentale entre Port-Arthur et Calgary pour les exercices financiers 1892 et 1893. Présentée le 6 juin 1894.—*L'honorable M. Boulton* ..... *Pas imprimée.*

35. Les arrêtés du conseil, en conformité de l'alinéa (*d*) de l'article 38 des règlements relatifs à l'arpentage, l'administration, la concession et la gestion des terres fédérales comprises dans la zone de 40 milles du chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 27 mars 1894, par l'honorable T. M. Daly ..... *Pas imprimés.*

35*a*. Les arrêtés du conseil de 1893 relatifs au département de l'Intérieur, en conformité de l'article 91 de l'Acte des terres fédérales, chapitre 54 des Statuts revisés du Canada. Présentés le 27 mars 1894, par l'honorable T. M. Daly ..... *Pas imprimés.*

35*b*. Relevé relatif au paiement des primes de pêche faits pour 1892-93, exigé par le chapitre 96 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 28 mars 1894, par sir Charles Hibbert Tupper. *Pas imprimé.*

36. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er mars 1893, pour copie de tous rapports, documents, cartes, manuscrits et correspondance se rattachant aux expéditions d'exploration faites jusqu'à présent à la baie de James et à la baie d'Hudson. Présentée le 27 mars 1894.—*M. Joncas* ..... *Pas imprimée.*

37. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 20 mars 1894, demandant copie de toutes pétitions ou communications adressées au gouvernement ou à aucun de ses membres, ou à Son Excellence, demandant d'intervenir au sujet de la sentence prononcée par Son Honneur le juge Rose contre MM. McGreevy et Connolly ; copie de toutes réponses faites à ces pétitions ou communications, et de toute correspondance entre aucun membre du gouvernement ou aucune autre personne relativement à la commutation de la dite sentence ; copie de tous rapports médicaux concernant les dits McGreevy ou Connolly pendant qu'ils purgeaient leur sentence ; de tous rapports ou recommandations à ce sujet adressés à aucun membre du gouvernement ou à Son Excellence, et de toutes réponses qui y ont été faites ; aussi, copie de tous arrêtés du conseil se rapportant en quelque manière à la commutation de la dite sentence. Présentée le 29 mars 1894.—*M. Mulock* ..... *Pas imprimée.*

38. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du Secrétaire d'Etat depuis le dernier relevé de 1893 soumis au parlement du Canada, en conformité de l'article 23, chapitre 19 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 29 mars 1894, par l'honorable J. Costigan ..... *Pas imprimé.*

39. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 mars 1894, pour un état donnant, pour chaque année depuis le 5 mai 1887, les dates auxquelles les comptes publics, les comptes de crédits et les tableaux du commerce et de la navigation du Canada, de chaque année financière précédente, ont été publiés et prêts à être distribués ; et quand les dits comptes et tableaux ont été adressés aux sénateurs et aux membres de la Chambre des Communes du Canada dans chacune des années susdites. Présentée le 30 mars 1894.—*M. Charlton* ..... *Pas imprimée.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 mars 1893,—Etat indiquant le nombre de maîtres d'écoles employés à l'enseignement dans les Territoires du Nord-Ouest et la durée de l'engagement de chacun pendant le cours de l'année dernière, ainsi que le salaire reçu ; aussi, le nombre d'élèves fréquentant chaque école, et toutes les sources de revenu pour le maintien des écoles. Présentée le 2 avril 1894.—*M. Semple* ..... *Pas imprimée.*

40*a*. Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 3 février 1893.—1. Copie des délibérations, résolutions et ordonnances de l'ancien conseil d'Assiniboïa se rapportant aux matières d'éducation dans les limites de sa juridiction telle qu'existant sur les bords de la rivière Rouge avant la création de la province du Manitoba. 2. Un état des sommes payées par le dit conseil d'Assiniboïa pour le maintien des écoles, indiquant les personnes auxquelles ces paiements ont été faits, les écoles pour lesquelles ces sommes ont été payées, et la dénomination religieuse à laquelle appartiennent ces écoles. 3. Un état des sommes payées par la compa-

VOLUME 17—*Suite.*

gnie de la Baie-d'Hudson ou par ses agents, aux écoles alors existantes dans les territoires formant aujourd'hui la province du Manitoba. 4. Copie de tous mémoires et instructions ayant servi de bases aux négociations à l'issue desquelles le Manitoba est devenu l'une des provinces de la Confédération, avec une copie des minutes des délibérations des personnes chargées de part et d'autre d'établir les conditions de la création de la province de Manitoba et de son entrée dans la Confédération, et aussi, une copie de tous mémoires, rapports ou arrêtés du conseil constatant ces conditions d'entrée ou ayant servi de base à la préparation de l'Acte du Manitoba. 5. Copie des dépêches et des instructions du gouvernement impérial au gouvernement du Canada au sujet de l'entrée de la province du Manitoba dans la Confédération, y compris les recommandations du gouvernement impérial concernant les droits et les privilèges de la population de ces territoires et les garanties et la protection à être accordées aux droits acquis, aux biens, aux coutumes et aux institutions de cette population par le gouvernement du Canada dans le règlement des difficultés qui marquèrent cette période de l'histoire de l'ouest canadien. 6. Copie des actes passés par la législature du Manitoba relativement à l'éducation dans cette province, notamment, le premier acte passé touchant cette matière après l'entrée de la dite province dans la Confédération et les lois existantes sur cette même matière dans la dite province immédiatement avant l'adoption des actes de 1890, concernant les écoles publiques et concernant le département de l'éducation. 7. Copie de tous règlements concernant les écoles passés par le gouvernement du Manitoba ou par l'*Advisory Board* en vertu des lois adoptées en 1890 par la législature du Manitoba concernant les écoles publiques et le département de l'éducation. 8. Copie de toutes correspondance, pétitions, mémoires, résolutions, brefs, factums, jugements (tant en première instance qu'en appel à tous les degrés) se rapportant aux lois scolaires de la dite province du Manitoba, depuis le 1er juin 1890, et aux réclamations des catholiques à ce sujet ; aussi, copie de tous rapports au Conseil privé et de tous arrêtés du conseil se rapportant au même sujet, depuis la même date. Présentée le 21 mars 1894.—*L'honorable M. Bernier.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

40*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1894,—Papiers, requêtes, correspondance, rapports, minutes et arrêtés du conseil, concernant la loi des écoles de l'Ile du Prince-Edouard intitulée : "*The Public Schools Act 1877.*" Présentée le 23 avril 1894.—*M. Leclair..Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

40*c*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 9 avril 1894,—Copie des ordonnances scolaires, règlements scolaires (ainsi que des amendements apportés à ces ordonnances et règlements) adoptés par l'Assemblée législative, l'Exécutif et tout bureau ou conseil d'éducation relativement à la création, l'entretien et l'administration d'écoles dans les Territoires du Nord-Ouest depuis 1885 ; aussi, copie de toutes pétitions, mémoires et correspondance sur ce sujet ; aussi, copie de tous rapports présentés au Gouverneur général en conseil, de tous ordres adoptés en conseil, et toutes communications et représentations faites aux autorités des Territoires du Nord-Ouest. Présentée le 30 avril 1894.—*L'honorable M. Bernier.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

40*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 21 mars 1894,—Copie de toutes pétitions, mémoires et correspondance concernant l'appel institué au nom de la minorité catholique romaine de la province du Manitoba au sujet des lois scolaires de cette province ; aussi, copie des rapports au conseil et des arrêtés du conseil à ce sujet ; aussi, copie de la cause soumise à la cour Suprême du Canada concernant le dit appel, y compris les factums et autres pièces s'y rapportant, et copie de tous jugements rendus et de toutes réponses faites par la dite cour sur les questions ou aux questions à elle soumises. Présentée le 27 juin 1894.—*M. LaRivière.....Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

41. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 20 mars 1893,—Copie des pièces relatives à la demande de Michel Gosselin, métis, résidant à Roseberry, Manitoba, réclamant une indemnité à raison des pertes qu'il a subies pendant les troubles de 1869-70 ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et ledit Michel Gosselin au sujet de cette réclamation. Présentée le 20 mars 1894.—*L'honorable M. Bellerose.....Pas imprimée.*

42. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 21 février 1893,—Copie de tons changements apportés au tarif depuis la mise en application de la politique nationale en 1879 ; avec indication de chaque marchandise, du droit primitivement imposé, de l'augmentation ou de la diminution de droit, des mises sur la liste de franchise ; avec la date de toutes les modifications ainsi faites au tarif. Présentée le 2 avril 1894.—*L'honorable M. McMillan.*

Pas imprimée.

VOLUME 17—*Suite.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1894,—Liste complète des officiers reviseurs sous l'empire de l'Acte du cens électoral, donnant leurs noms, leurs divisions électorales et la date de leur nomination. Présentée le 5 avril 1894.—*Sir Hector Langevin.....Pas imprimée.*

44. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 mars 1894,—Etat indiquant le tarif, soit général soit spécial, imposé par le chemin de fer Intercolonial sur le fret d'entier parcours, de Lévis à Halifax, avec la date de la mise en vigueur de tel tarif, et dans les cas où des changements ont été faits à ce tarif, la nature du changement. Présentée le 6 avril 1894.—*M Davies.*

Pas imprimée.

44*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1894,—Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, rapports au conseil ou arrêtés du conseil, ou arrêtés administratifs n'ayant pas encore été présentés au parlement, relativement à l'achat de la propriété Harris, en la cité de Saint-Jean, pour le chemin de fer Intercolonial, ou au paiement du prix d'acquisition de cette propriété, ou aux objets ou fins auxquels elle a été affectée depuis ; aussi, une liste de tous les prétendants au titre de cette propriété ou à quelque droit en cette propriété, avec les montants à eux respectivement payés, et un sommaire ou résumé de tous les actes ou conventions consentis par les prétendants respectivement ; aussi, un état de toutes les sommes dépensées depuis sur cette propriété, et de tout ce qu'elle a coûté jusqu'à ce jour. Présentée le 19 juin 1894.—*M. Davies..... Pas imprimée.*

45. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 20 mars 1893,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et le ministre de l'Intérieur concernant la délimitation de la zone des chemins de fer dans la dite province. Présentée le 9 avril 1894.—*M. Mara.....Pas imprimée*

46. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1894,—Etat indiquant les différentes sommes payées en primes sur le fer en gueuse produit au Canada, les quantités produites, les personnes ou collectivités auxquelles ces primes ont été payées, et les provinces dans lesquelles sont situées leurs usines, depuis la date du dernier état similaire présenté à la Chambre. Présentée le 10 avril 1894.—*M. Edgar.....Imprimée pour les documents de la session seulement.*

47. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1894,—Etat indiquant, par province, la valeur de l'outillage propre à l'exploitation des mines admis en franchise depuis l'année 1890. Présentée le 10 avril 1894.—*M. Mara.....Pas imprimée.*

48. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 29 mars 1894,—Etat indiquant :—1. Le nombre d'étudiants gradués au collège militaire royal depuis son établissement. 2. Le nombre de ces gradués dans le service public du Canada, et au service du gouvernement impérial. 3. Le montant dépensé sur le compte du capital et sur celui du revenu depuis l'établissement du collège. 4. Le nombre d'étudiants gradués en 1893. 5. Le nombre d'étudiants actuellement au collège. 6. Le montant total des appointements payés, chaque année, aux personnes employées dans ce collège. 7. Le nom du commandant de ce collège ; son traitement ; ses revenants-bons, s'il en est, sous forme de logement gratuit, d'entretien de ce logement, d'approvisionnements, de domestiques, etc. 8. Le coût de la maison d'habitation pour le commandant, si elle a été achetée, et le montant que le gouvernement a dépensé pour cette habitation depuis qu'elle a été achetée. Présentée le 12 avril 1894.—*M. Mulock.....Imprimée pour les documents de la session seulement.*

48*a*. Réponse supplémentaire au n° 48. Présentée le 11 mai 1894.—*M. Mulock.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

49. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1894,—Production de la sentence rendue l'année dernière par la cour Suprême de la province du Nouveau-Brunswick contre John V. Ellis, rédacteur du *St. John's Globe*, pour un prétendu mépris de cour, ainsi que des noms des juges qui composaient cette cour lorsque la sentence fut rendue. Présentée le 12 avril 1894.—*M. Davies..... Pas imprimée.*

50. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 20 mars 1894,—Copie de toute correspondance et autres papiers qui n'ont pas encore été produits, concernant la question des droits d'auteurs. Présentée le 13 avril 1894.—*M. Edgar.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

VOLUME 17—*Suite.*

51. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1894,—Etat indiquant le fonctionnement de l'assurance du service civil, le nombre des employés civils qui ont assuré leur vie dans cette assurance, et pour quelles sommes respectives, sans mention des noms. Présentée le 13 avril 1894.—*Sir Hector Langevin* ..... *Pas imprimée.*

52. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 avril 1894,—Etat indiquant les recettes et dépenses à la date du 10 avril 1894 et du 10 avril 1893. Présentée le 16 avril 1894.—*Sir Richard Cartwright* ..... *Pas imprimée.*

52*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 mai 1894,—Etat indiquant le montant total des recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er juillet 1893 au 1er mai 1894, et aussi du 1er juillet 1892 au 1er mai 1893. Présentée le 11 mai 1894.—*Sir Richard Cartwright.* *Pas imprimée.*

53. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 10 avril 1894,—Copie de toute correspondance entre M. L. Vankoughnet et le gouvernement ou aucun de ses membres, ou aucun département au sujet de sa mise à la retraite, et de toutes communications ou rapports au conseil ou au conseil du Trésor, ou à aucun membre du gouvernement relativement à cette mise à la retraite, et de tous arrêtés du conseil s'y rattachant. Présentée le 17 avril 1894.—*M Mulock* ..... *Pas imprimée.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er mars 1893,—Copie de toute correspondance qui a pu être échangée entre le gouvernement et aucune des compagnies de chemins de fer qui ont reçu des subventions en terres pour aider à la construction de leurs lignes, concernant les prix demandés pour ces terres et les mesures prises par ces compagnies pour remplir leurs obligations en concédant rapidement les terres ainsi octroyées. Présentée le 18 avril 1894.—*M. Mills (Bothwell)* ..... *Pas imprimée.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 avril 1894,—Etat donnant les noms des fonctionnaires originaires de la Nouvelle-Ecosse, qui ont été employés par le gouvernement canadien en rapport avec l'Exposition Colombienne, leur position officielle, le montant des appointements payés et les dates auxquelles leur emploi a cessé. Présentée le 20 avril 1894.—*M. Patterson, Colchester* ..... *Pas imprimée.*

56. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 avril 1894,—Etat dressé suivant la formule de la Table C, dans le livre bleu déjà publié sur le traité français, pour les exercices terminés les 30 juin 1892 et 1893. Présentée le 20 avril 1894.—*M. Laurier.* *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

56*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 avril 1894, contenant la correspondance et autres choses se rapportant au traité français. Présentée le 3 juillet 1894.—*M. Laurier* ..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

57. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1894—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et George Goodwin au sujet du transfert de ses entreprises ou d'aucune de ses entreprises sur le canal de Soulanges. Présentée le 23 avril 1894.—*M. Charlton* ..... *Pas imprimée.*

57*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 25 avril 1894,—Copie de toute correspondance échangée sous forme de lettres, requêtes et rapports, depuis le 1er avril 1887 jusqu'au 1er mars 1894, entre le gouvernement et M. J. B. Many, ou le conseil municipal, de la municipalité de Saint-Luc, dans le comté de Saint-Jean, relativement à la construction d'un pont-tournant sur le canal Chambly, vis-à-vis l'extrémité sud de l'Ile Sainte-Thérèse, dans la rivière Richelieu. Présentée le 4 juin 1894.—*M. Béchard* ..... *Pas imprimée.*

57*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 28 mai 1894,—1. Copie de tous rapports d'ingénieurs recommandant certains changements dans le contrat originaire en ce qui concerne la nature des travaux et les matériaux employés dans la construction des écluses et autres ouvrages en maçonnerie sur les sections 1 et 2 du canal de Soulanges, avec les raisons données pour ces changements et les noms des ingénieurs qui les ont recommandés. 2. Copie de toute correspondance échangée entre les ingénieurs, le département des Chemins de fer et Canaux, l'entrepreneur et autres personnes, au sujet de ces changements, et de tous arrêtés du conseil s'y rapportant. Présentée le 6 juin 1894.—*M. Tarte* ..... *Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

57*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 avril 1894,—Copie de toutes annonces demandant des soumissions pour la construction des sections 1 et 2 du canal de Soulanges ; aussi, copie des devis se rapportant aux dites sections ; copie des extensions des devis et soumissions avec les quantités estimatives et les travaux à faire d'après les calculs de l'ingénieur ; aussi, copie de toutes les soumissions, des contrats donnés, de la correspondance échangée entre les entrepreneurs qui ont soumissionné pour ces travaux et l'entrepreneur qui a obtenu les contrats et le département des Chemins de fer et Canaux à ce sujet ; aussi, copie de tous rapports d'ingénieurs depuis l'adjudication du contrat. Présentée le 14 juin 1894.—*M. Tarte*.....*Pas imprimée.*

57*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mai 1894,—1. Copie de toute correspondance échangée entre le département des Chemins de fer, le ministre des Travaux Publics et toutes autres personnes au sujet des sections 12 et 13 du canal de Soulanges. 2. Copie de l'avis des soumissions demandées et des soumissions reçues. 3. Copie des contrats qui ont été donnés. Présentée le 14 juillet 1894.—*M. Tarte*.....*Pas imprimée.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 juillet 1891,—Copie de toute correspondance concernant la demande d'augmentation de traitement formulée par le juge Johnstone, la cour de comté du comté d'Halifax, N.-E. Présentée le 25 avril 1894.—*M. Fraser*..*Pas imprimée.*

59. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 30 mars 1894,—Etat indiquant les noms de tous les détenus morts dans les pénitenciers du Canada durant les dernières dix années, ainsi que la cause de la mort et la durée de la dernière maladie dans chaque cas. Présentée le 25 avril 1894.—*M. Martin*.....*Pas imprimée.*

59*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 10 avril 1894,—Etat indiquant le montant des recettes mensuelles provenant des deniers reçus à titre de droit d'entrée des visiteurs au pénitencier de Kingston, entre le 1er janvier 1887 et le 1er janvier 1894, et de quelle manière on a disposé de ces fonds ; aussi, indiquant le montant de tels deniers déposés dans aucune banque quelconque, avec le nom de la banque et au crédit de quelle personne ces dépôts ont été faits. Présentée le 26 avril 1894.—*M. Mulock*....*Pas imprimée.*

59*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 13 mars 1893,—Etat indiquant : (*a.*) Le montant d'argent reçu, à titre de droit d'entrée, des visiteurs au pénitencier de Kingston, chaque année, depuis le 31 janvier 1885 jusqu'au 1er février 1893. (*b.*) Les paiements, à même ces deniers, faits au crédit du receveur général, et la disposition de ces fonds. (*c.*) Détails sur les articles fabriqués et les travaux exécutés dans cet établissement par aucun de ses officiers,—indiquant qui a fourni les matériaux pour ces articles, quelles sommes ont été portées au compte des dits officiers pour les dits articles, et quelles sommes ont été réellement payées pour les dits articles pendant chacune desdites années. (*d.*) Quantité d'huile de charbon et de gaz fournie à ces officiers, le montant payé pour cette fourniture, et la date du paiement. (*e.*) Ouvrages de buanderie exécutés dans cet établissement pendant les dites années, pour qui, le montant exigé et payé pour ces ouvrages, les dates de ces paiements et les noms des personnes qui ont fait ces paiements. Présentée le 26 avril 1894.—*M. Mulock*.....*Pas imprimée.*

59*c*. Réponse partielle à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1894,—Copie de toutes accusations portées à l'attention du gouve;nement ou d'aucun des départements depuis 1891, à propos de toutes affaires relatives au pénitencier de Kingston et au pénitencier de la Colombie-Britannique ; de toutes nominations de personnes chargées de faire des enquêtes sur aucune de ces accusations, y compris leurs instructions ; de toute correspondance entre aucune de ces personnes et aucun des membres du gouvernement ou des départements ; de tous témoignages recueillis au cours d'aucune de ces enquêtes ; de tous rapports s'y rattachant, y compris toutes annexes à ces rapports, et de tous autres documents et papiers relatifs à aucunes prétendues irrégularités dans l'administration de ces dites institutions depuis 1891 Présentée le 1er mai 1894.—*M. Mulock*.....*Pas imprimée.*

59*d*. Réponse supplémentaire au n° 59*c*. Présentée le 15 mai 1894—*M. Mulock*.....*Pas imprimée.*

59*e*. Nouvelle réponse supplémentaire au n° 59*c*. Présentée le 15 mai 1894.—*M. Mulock*...*Pas imprimée.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er mars 1893,—Copie du rapport ou des rapports et des plans d'explorations du chenal des Rapides des Galops dressés par M. Kennedy. Présentée le 26 avril 1894.—*M. Reid*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

61. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1894,—Copie de tous rapports faits au ministère de l'Intérieur ou au surintendant général des Affaires Indiennes sur la valeur des Mille-Iles, et de toutes offres reçues pour l'achat de ces îles. Présentée le 26 avril 1894.—*M. Mills* (*Bothwell*).

Imprimée pour la distribution seulement.

62. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 avril 1894,—Copie du rapport de l'ingénieur du ministère des Travaux Publics, qui a fait l'inspection de la Rivière-aux-Roseaux, de la Rivière-aux-Rats, ainsi que de la Seine, dans le district électoral de Provencher. Présentée le 1er mai 1894.—*M. LaRivière.* ..... *Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1894,—Copie de tous papiers et correspondance se rattachant à une demande de compensation faite au ministère des Chemins de fer par un nommé Charles Coffin, de Midgell, I.P.-E. Présentée le 1er mai 1894.—*M. Davies.*

Pas imprimée.

64. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1894,—Rapport de la commission nommée pour s'enquérir de tout ce qui concerne le canal de la vallée de la Trent. Présentée le 1er mai 1894.—*M. Hughes*..... ....*Pas imprimée.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1894,—Etat donnant le montant payé à même le Fonds des Sauvages des Six Nations (à titre de cadeau ou de prêt) à quelques-uns d'entre eux depuis l'année 1886 jusqu'à date, et indiquant dans chaque cas : le nom de la personne ; si c'est à titre de cadeau ou de prêt ; la date du paiement ; le montant ; le motif du cadeau ou du prêt ; l'autorité en vertu de laquelle a été fait ce cadeaux ou ce prêt ; les conditions auxquelles le prêt a été fait ; les conditions du remboursement ; le montant remboursé. Présentée le 2 mai 1894.—*M. Paterson* (*Brant*) ....*Pas imprimée.*

65*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 avril 1894,—Etat indiquant le montant d'argent pris sur les Fonds des Sauvages des Six Nations pour payer des dettes contractées par quelques-uns d'entre eux depuis l'année 1886, et donnant : 1. Les noms des diverses personnes qui ont contracté ces dettes, le montant dans chaque cas, la date ou les dates auxquelles ces dettes ont été contractées et la partie de ces dettes qui a été soldée. 2. Les noms des créanciers auxquels des paiements ont été faits, les dates auxquelles ils ont été faits, ainsi que la somme totale payée à chacun de ces créanciers. Aussi, indiquant, dans chaque cas, en vertu de quelle autorité la dette a été contractée et payée, et si ces montants ont été remboursés en tout ou en partie aux Fonds des Sauvages à même les annuités des débiteurs en faveur desquels les paiements ont été faits, et si c'était à cette condition que ces paiements ont été autorisés. Présentée le 14 mai 1894.—*M. Paterson* (*Brant*)..... ....*Pas imprimée.*

65*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 25 avril 1894,—Copie de toutes pétitions présentées par les Sauvages de la réserve de Saugeen, réclamant le droit exclusif de pêcher dans la baie des Français, lac Huron, de toutes les réponses faites à ces pétitions, et de tous les ordres administratifs donnés à ce sujet. Présentée le 16 mai 1894.—*M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

65*c*. Réponse supplémentaire au n° 65*b*. Présentée le 23 juillet 1894.—*M. Laurier*.. .....*Pas imprimée.*

65*d*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 10 avril 1894,—Copie de toutes pétitions ou communications adressées au Gouverneur général, au gouvernement ou à quelqu'un de ses membres, relativement à la commutation de la sentence de mort prononcée par le juge Harrison contre les deux Indiens Chehalis, Peter et Jack, en novembre 1893, pour le meurtre de feu Albert Edward Pittendrigh, perpétré à New-Westminster, Colombie-Britannique, le 27 octobre 1892 ; copie de toutes réponses à ces pétitions et communications ; copie de toute correspondance entre quelque membre du gouvernement et quelque personne relativement à la commutation de la dite sentence ; copie de tous rapports ou communications adressés sur ce sujet par quelque membre du gouvernement à Son Excellence, ainsi que des réponses faites à ces rapports et communications ; copie de tous arrêtés du conseil portant sur la commutation de la dite sentence de mort en emprisonnement pour la vie. Présentée le 14 mai 1894.—*L'honorable M. MacInnes*..... .....*Pas imprimée.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1894,—Documents et correspondance se rattachant à l'établissement d'un ranche à bestiaux par le gouvernement près de Fort-McLeod, T. N.-O., y compris les achats des bestiaux pour ce ranche ; ce qui a été fait de ces bestiaux ; et l'administration de ce ranche et ce qui a été fait du ranche. Aussi, un état des

VOLUME 17—*Suite.*

sommes payées pour les bestiaux placés sur ce ranche et de toutes autres dépenses faites à son sujet ; aussi, un état de la somme totale reçue de la vente des bestiaux de ce ranche et de toutes autres sources s'y rattachant, lequel état devra indiquer la balance restant au crédit ou au débit du dit ranche au premier jour de janvier dernier, ainsi que les noms de toutes les personnes endettées envers ledit ranche pour bestiaux achetés ou pour tous autres effets ou matériaux, avec le montant dû par chacune de ces personnes, s'il en est. Présentée le 2 mai 1894.—*M. Charlton..Pas imprimée.*

67. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 avril 1894,—Etat indiquant le montant payé aux compagnies de chemins de fer et de vapeurs, en primes pour colons amenés au Manitoba ou dans les Territoires, en 1891, 1892 et 1893 ; aussi, une liste nominative des colons ainsi amenés, avec indication des endroits où ils se sont établis. Présentée le 11 mai 1834.—*M. Martin. Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 avril 1894,—Copie de toutes correspondances reçues par le ministère de l'Agriculture au sujet de l'établissement du bureau de la statistique du travail du Canada. Présentée le 14 mai 1894.—*M. Lépine.....Pas imprimée.*

69. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1894,—Etat indiquant la quantité de beurre fabriqué aux crêmeries expérimentales de West-Elgin et de Woodstock, dans la province de l'Ontario, depuis la date de leur établissement jusqu'au 1er janvïer 1894 ; le nombre des ventes opérées, où elles ont été faites et les prix obtenus. Aussi, copie de toutes lettres, rapports ou autre correspondance, particulièrement le rapport de Clement et Fils, de Glasgow, au sujet des prix obtenus et de la condition des marchandises quand elles ont été offertes en vente ; les sommes d'argent dépensées et les différentes fins pour lesquelles l'argent a été employé. Présentée le 14 mai 1894.—*M. McMillan.....Pas imprimée.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1894,—Etat indiquant le nombre des inscriptions d'établissement gratuit dans le Manitoba faites dans le cours des années 1892 et 1893, et le nombre de pareilles inscriptions annulées dans le cours des dites années, ainsi que, dans chaque cas, la municipalité dans laquelle se trouve le terrain. Présentée le 18 mai 1894.—*M. Martin.....e.....Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1894,—Etat indiquant,—Le nombre de personnes ayant des dépôts dans les caisses d'épargne du gouvernement et dans les bureaux de poste. 2. Le nombre de personnes qui ont des dépôts de $1,000 et plus, et le montant total à leur crédit. 3. le nombre de personnes qui ont des dépôts depuis $500 jusqu'à $1,000, et le montant total à leur crédit. 4. Le nombre de personnes qui ont des dépôts moindre que $500 et le montant total à leur crédit. 5. Le nombre de déposants qui ne résident pas au Canada, et le montant total à leur crédit. Présentée le 18 mai 1894.—*Sir Richard Cartwright.....Pas imprimée.*

72 Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 7 mai 1894,—Copie de l'arrêté du conseil autorisant la vente du lot 16, concession 12, du township de Luther, comté de Wellington, pour la somme de $800 à John McNab et John Gallagher. Présentée le 22 mai 1894.—*M. McMullen.....Pas imprimée.*

72*a*. Réponse supplémentaire au n° 72. Présentée le 14 juin 1894.—*M. McMullen.....Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1894,—Rapport indiquant les sommes de deniers payés à M. A. F. Wood, évaluateur du gouvernement, pour services, entretien et frais de route durant les années 1891, 1892 et 1893, et le détail des terrains ou autres propiétés évalués par lui durant ces années. Présentée le 23 mai 1894.—*M. McMullen..... Pas imprimée.*

74. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 16 avril 1894,—Copie de tous arrêtés du conseil en vigueur au Canada (provinces du Haut et du Bas-Canada) en 1858, concernant toute remise ou prime se rapportant à la construction de navires, barques et autres vaisseaux canadiens ; aussi, copie de tous arrêtés du conseil amendant ou concernant les précédents, depuis 1858 jusqu'au commencement de la confédération. Présentée le 23 mai 1894.—*M. Amyot.....Pas imprimée*

74*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 10 avril 1894,—Copie de tout arrêté du conseil, depuis l'origine de la confédération jusqu'à l'année 1879 inclusivement, concernant toute remise de droit *(drawback)* et tout *bonus* en rapport avec la construction des navires, barques ou autres bâtiments canadiens. Présentée le 30 mai 1894. *M. Amyot.....Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 mai 1894,—Copie de toutes demandes de soumissions, des soumissions reçues, des contrats passés, de la correspondance, télégrammes, lettres et papiers concernant les travaux publics (quai ou brise-lames) exécutés au Grand Etang, Cap-Breton ; aussi, relevé de toutes sommes payées ou avancées pour ces travaux et les dates de paiement. Présentée le 29 mai 1894.—*M. Davies* ....*Pas imprimée.*

75*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1893,—Copie de toutes lettres, pétitions, études et rapports concernant la destruction et la réparation du brise-lames de Sandford, comté de Yarmouth, N.-E. Présentée le 29 mai 1894.—*M. Flint*.....*Pas imprimée.*

75*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1893,—Copie du rapport des explorations ordonnées par le gouvernement concernant le brise-lames de Wood Island.—*M. Welsh.* *Pas imprimée.*

75*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 15 mars 1893,—Copie de tous rapports, correspondance et autres documents non encore produits, concernant la condition du brise-lames de Rustico, I.P.-E. Présentée le 29 mai 1894.—*M. Davies*..... ... .*Pas imprimée.*

75*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, du 1er mars 1893,—Etat indiquant :—1. Le montant total dépensé par le gouvernement depuis la Confédération, dans chaque province du Canada, pour les travaux publics suivants : (1) Havres, jetées et brise-lames ; (2) Améliorations des rivières ; et (3). Dragage et dragueurs. 2. Quelle partie de la somme ainsi dépensée dans la province de Québec a été affectée aux travaux du havre de Montréal. 3. (1) Quelles sommes le gouvernement a prêtées aux commissaires du havre de Québec pour construire les nouveaux travaux dans le havre de cette cité ; (2) Quel montant d'intérêt provenant des recettes desdits travaux les dits commissaires du havre ont payé au gouvernement pour l'intérêt dû sur lesdits emprunts ; (3) Combien d'années d'intérêt (s'il en est) sont dues. 4. (1) Quelles sommes le gouvernement a prêtées aux commissaires du havre de Montréal pour construire des travaux dans le havre de cette cité ; (2) Quel montant d'intérêt est dû sur ce compte. Présentée le 12 juillet 1894. —*M Lépine*..... .....*Pas imprimée.*

75*e*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1894,—Etat donnant le coût total des quai et bassin de l'île Cockburn (lac Huron), le nom ou les noms de l'entrepreneur ou des entrepreneurs, la date de l'achèvement des quai et bassin, le nombre des navires à voiles qui y ont touché, la quantité du fret importé et exporté depuis l'achèvement de cette construction ainsi que le nombre des steamers qui, durant la saison de navigation, ont touché régulièrement au quai depuis qu'il est terminé. Présentée le 12 juillet 1894.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*

76. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mai 1894,—Copie de toutes lettres, rapports d'ingénieurs ou autres documents entre les mains du gouvernement, qui se rapportent à l'état du quai de Pickets et au défaut d'emploi de la somme votée l'année dernière pour la réparation de ce quai. Présentée le 29 mai 1894.—*M. Borden*.. ....*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1894,—Relevé de toutes les sommes payées par le gouvernement, pour la construction de la digue de la rivière Yamaska depuis et y compris le premier contrat jusqu'à cette date. Présentée le 29 mai 1894.—*M. Laurier.* *Pas imprimée.*

77*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 mai 1892,—Copie de toute enquête, faite sous l'autorité du département des Travaux Publics, pour constater les dommages causés aux propriétaires de la commune d'Yamaska, par l'érection d'une digue dans la rivière Yamaska. Présentée le 4 juin 1894.—*M. Laurier*..... .....*Pas imprimée.*

77*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1894,—Copie de toutes lettres, documents et états ayant rapport à l'adjudication à William H. Davis et Fils, de l'entreprise de la construction d'un barrage à l'île Sheik, se rattachant au canal Cornwall. Présentée le 5 juin 1894.—*M. Charlton*.....*Pas imprimée.*

77*c*. Réponse supplémentaire au n° 77*b*. Présentée le 15 juin 1894.—*M. Charlton*.....*Pas imprimée.*

78. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 10 avril 1894,—Copies de toutes requêtes, lettres, plans, titres et autres documents ayant trait à la réclamation des Hurons de Lorette au sujet de la seigneurie de Sillery. Présentée le 29 mai 1894.—*M. Frémont*.....*Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 avril 1894,—Etat indiquant le montant des droits sur le bois de construction perçus à Québec, chaque année, durant les derniers dix ans, la quantité de bois inspectée chaque année, et le chiffre des salaires payés aux inspecteurs-mesureurs. Présentée le 30 mai 1894.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 17—*Suite.*

79*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 avril 1894,—Etat indiquant la quantité de bois de construction examinée par les inspecteurs-mesureurs, à Montréal, chaque année, pendant les derniers dix ans ; le montant des droits perçus chaque année durant la même période, et le chiffre des salaires payés aux inspecteurs à Montréal pendant le même temps. Présentée le 30 mai 1894.—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*

79*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 mai 1894,—Etat indiquant :—1. De quelle quantité de bois on a disposé dans les townships 1, 2, 3 et 4, dans les rangs 14, 15, 16 et 17, à l'est du premier méridien principal, et aussi sur la rivière Whitemouth. 2. En faveur de qui a-t-on disposé de ce bois. 3. De quelle manière on en a disposé. 4. Les prix obtenus. 5. Copie de toutes annonces publiées à ce sujet, et les noms des journaux qui les ont fait paraître, ainsi que les dates des insertions. 6. Quelle quantité de bois reste encore non vendue dans les dits townships. Présentée le 29 juin 1894.—*M. Martin*..... *Pas imprimée.*

79*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1894,—Etat indiquant tous les permis de coupe de bois accordés depuis le 1er janvier 1887 ; leur étendue ; le nom du concessionnaire ; le bonus, s'il y en a, payé sur ce permis ; si on en a disposé. (*a.*) A l'enchère publique, régulièrement annoncée, invitant le public à enchérir. (*b.*) A l'enchère, lorsque seuls les requérants de la coupe furent invités à enchérir. (*c.*) Par demande particulière. (*d.*) Si ce n'est d'aucune des manières ci-dessus mentionnées, alors de quelle manière en a-t-on disposé et comment les a-t-on concédées. (*e.*) Durée de l'annonce publiée dans chaque cas lorsque les fonds de bois ont été vendus à l'enchère publique ou par tout autre système de concurrence publique ; aussi, un état sommaire indiquant l'étendue totale concédée et le montant total des boni reçus. Présentée le 12 juillet 1894.—*M. Charlton*..... *Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mai 1894,—Copie de toute correspondance échangée entre D. J. Hughes, écr, juge du comté d'Elgin, Ont., et les fonctionnaires de l'Imprimerie du Gouvernement au sujet de l'impression de la dernière liste de votation du comté d'Elgin qui a été revisée. Présentée le 4 juin 1894.—*M. Casey*..... *Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mai 1894,—Etat indiquant le montant et la valeur de l'acier à creuset importé en franchise au Canada, chaque année, depuis 1885, aux termes de l'arrêté du conseil du 6 novembre 1885 ; aussi, le montant et la valeur des serges et étoffes moirées importées au Canada en franchise, chaque année, depuis 1885, aux termes de l'arrêté du conseil du 6 novembre 1885. Présentée le 4 juin 1894.—*M. Charlton*..... *Pas imprimée.*

81*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mai 1894,—Etat donnant le montant et la valeur des bandes, bordures, bouts et côtés, et doublures des bouts et côtés à l'usage des chapeliers, importés en franchise au Canada, chaque année, depuis 1885, aux termes de l'arrêté du conseil du 5 juillet 1886. Aussi, le montant et la valeur des bandes métalliques à pointes ou unies pour la fabrication des clôtures importées en franchise au Canada, depuis 1885, aux termes de l'arrêté du conseil du 17 juillet 1886. Aussi, le montant et la valeur du câble métallique importé au Canada en franchise depuis 1885, aux termes de l'arrêté du conseil du 17 juillet 1886. Aussi, le montant et la valeur du fil de cuivre jaune ou rouge tordu importé en franchise au Canada, depuis 1885, aux termes de l'arrêté du conseil du 20 juillet 1886. Aussi, le montant et la valeur de la laine filée du poil de l'alpaca ou de la chèvre angora importée en franchise au Canada, depuis 1885, aux termes de l'arrêté du conseil du 18 novembre 1886. Présentée le 4 juin 1894.—*M. Charlton.*
Pas imprimée.

81*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mai 1894,—Etat indiquant la quantité et la valeur des jantes de roues en noyer dur importées en franchise au Canada chaque année, depuis 1887, aux termes de l'arrêté du conseil du 16 novembre 1888 ; aussi, la quantité et la valeur du fil d'acier à ressorts Homo plus fin que le n° 9, et pas plus fin que le n° 15, importé en franchise au Canada, chaque année, depuis 1887, pour servir aux fabricants de sommiers élastiques, aux termes de l'arrêté du conseil du 6 décembre 1888. Présentée le 4 juin 1894.—*M. Charlton.*
Pas imprimée.

81*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mai 1894,—Etat donnant la valeur du cuir à doublure importé en franchise au Canada, chaque année, depuis 1886, aux termes de l'arrêté du conseil du 1er juillet 1887. Aussi, la valeur des centres en roseau carré ou en cuir cru, les têtes, manches et bouts en caoutchouc ou en cuir textile, et les douilles en acier, en fer ou en nickel pour les longes de fouet importés au Canada en franchise, chaque année, depuis 1886, aux termes de l'arrêté du conseil du 2 juillet 1887. Aussi, la valeur des rouleaux en cuivre devant

VOLUME 17—*Suite.*

servir à l'impression des calicots importés en franchise au Canada, chaque année, depuis 1886, aux termes de l'arrêté du conseil du 22 novembre 1887. Aussi, la quantité et la valeur du fil d'acier n° 12 jusqu'au n° 30, importé en franchise au Canada, chaque année, depuis 1887 aux termes de l'arrêté du conseil du 11 juillet 1888. Aussi, la quantité et la valeur du fil de laine et du fil de laine peignée importés au Canada en franchise pour l'usage des fabricants, chaque année, depuis 1887, aux termes de l'arrêté du conseil du 11 juillet 1888. Aussi, la quantité et la valeur du fil de jute et du fil de coton plus fin que le n° 40; et du fil de fer galvanisé ou étamé ou cuivré ou non, du n° 16 ou plus fin importés en franchise au Canada, chaque année, depuis 1887, aux termes de l'arrêté du conseil du 11 juillet 1888. Présentée le 4 juin 1894.—*M. Charlton*. .. .*Pas imprimée*.

82. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1894,—Copie de toutes plaintes faites par un nommé Etienne Tremblay, depuis le 1er novembre 1893, contre Placide Rocheleau, maître de poste de Pauline, dans le comté de Rouville, P.Q. Et aussi, copie du rapport de l'inspecteur des postes qui a fait l'enquête sur cette plainte, ou de tout autre officier chargé de faire cette enquête. Présentée le 5 juin 1894.—*M. Fréchette* .....*Pas imprimée*.

83. Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 28 mai 1894,—Etat donnant les noms des juges puînés dans la province de l'Ontario, les dates de leur nomination, le nom et le chiffre de la population du comté pour lequel ils ont été nommés, ainsi que le traitement et les allocations de chacun de ces juges. Présentée le 5 juin 1894.—*M. Lister*..... *Pas imprimée*.

84. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 7 mai 1894,—Copie de toutes lettres, propositions, câblegrammes et correspondance, depuis le 1er janvier 1890, entre le gouvernement et aucun de ses membres et toute personne, maison ou compagnie, concernant la création d'un service de steamers transatlantiques rapides entre le Canada et la Grande-Bretagne et entre le Canada et la France, et concernant les subventions demandées pour l'exécution de ces services ou que le gouvernement a proposé de payer pour les dits services. Aussi, copie de tout contrat ou projet de contrat au sujet de ce service de steamers. Présentée le 6 juin 1894.—*M Mulock*.....*Imprimée pour la distribution seulement*.

84*a*. Réponse supplémentaire au n° 84. Présentée le 29 juin 1894.—*M. Mulock*.
Imprimée pour la distribution seulement.

84*b*. Réponse supplémentaire additionnelle au n° 84. Présentée le 5 juillet 1894.—*M. Mulock*.
Imprimée pour la distribution seulement.

85. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toute correspondance, papiers et documents non encore soumis à la Chambre au sujet des négociations et communications entre le gouvernement et les Etats-Unis concernant la réciprocité, les péages de canaux et les naufrages et remorquage. Présentée le 11 juin 1894.—*M. Tisdale*.....*Pas imprimée*.

86. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1894,—Copie de la correspondance, instructions, arrêtés du conseil et rapports qui n'ont pas encore été présentés à la Chambre relatifs à la ligne frontière entre l'Alaska et la Colombie-Britannique. Présentée le 11 juin 1894.—*Sir Hector Langevin*.....*Pas imprimée*.

87. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 mai 1894,—Etat donnant le relevé détaillé des sommes d'argent déposées entre les mains du gouvernement comme garantie de l'exécution de travaux actuellement complétés, le nom de chaque entrepreneur qui a fait le dépôt, la date de chacun de ces dépôts et le montant d'intérêt accru sur chaque dépôt. Présentée le 11 juin 1894.—*M. Lister* .... *Pas imprimée*.

88. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1894,—Copie de toute correspondance, télégrammes, rapports au conseil, arrêtés du conseil ou instructions administratives ayant trait à l'emploi de capitaines ou seconds porteurs de certificats de capacité sur les vapeurs naviguant dans les eaux fédérales ou faisant le service de traversiers, ou à l'exploitation de ces vapeurs ou bacs sans ces capitaines et seconds. Présentée le 19 juin 1894.—*M. Davies*..... .....*Pas imprimée*.

89. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 mai 1894,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre des Chemins de fer et le révérend A. E. Burke et autres, au sujet du changement de la halte de voyageurs *(flag station)* de Mill River, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, à Howlan Road, et de tous télégrammes et documents s'y rapportant; aussi, copie de toutes pétitions, etc., adverses au dit changement. Présentée le 19 juin 1894.—*M. Perry*..... .....*Pas imprimée*.

VOLUME 17—*Suite.*

90. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 7 mai 1894,—Copie de toute correspondance échangée depuis 1882 jusqu'à 1891 inclusivement, entre J. B. Wright, médecin-vétérinaire, et le gouvernement ou aucun de ses membres, départements ou officiers,—ou entre le chemin de fer Grand-Tronc et le gouvernement ou aucun de ses membres, départements ou officiers,—ou entre M. A. Brush et le gouvernement ou aucun de ses membres, départements ou officiers,—ou entre les autorités impériales ou quelqu'un en son nom et le gouvernement canadien ou aucun de ses membres, départements ou officiers, concernant l'inspection du bétail des Etats-Unis passant par le Canada. Présentée le 21 juin 1894.—*M. Mulock.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

91. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 avril 1894,—Etat indiquant toutes les terres assignées en partage à des métis du Manitoba, pour lesquelles il n'a pas éte émis de lettres patentes, et donnant, avec une désignation de la terre, le nom du concessionnaire et les raisons pour lesquelles la lettre patente n'a pas été émise. Présentée le 21 juin 1894.—*M. Martin.*

Pas imprimée.

92. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 21 mai 1894,—Copie de l'ordre, minute ou instruction autorisant le percepteur des douanes à Woodstock, Ontario, à admettre en franchise certaines marchandises consistant en vêtements ou autres articles servant au culte, pour l'usage de l'église catholique romaine de Woodstock et consignés au révérend père Brady, de cette ville, dans mois de février 1894. 1. La décision en vertu de laquelle le percepteur a admis ces articles en franchise. 2. Toute correspondance entre le contrôleur des Douanes ou autres personnes du département des Douanes à ce sujet. 3. Copie des lettres et de la correspondance échangée entre le révérend J. C. Farthing, de Woodstock, et le contrôleur des Douanes au sujet de l'admission de ces articles. et de la prétendue injustice avec laquelle le révérend M. Farthing a été traité quand il a importé une classe similaire d'articles pour l'usage de l'église anglicane de Woodstock dont il est le recteur. 4, Et si le droit a été imposé depuis sur les dits articles ou sur aucun d'eux, copie de la déclaration ou minute à ce sujet, et le montant des droits payés sur ces articles. Présentée le 29 juin 1894.—*M. McCarthy* ..... *Pas imprimée.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 mai 1894,—État indiquant les noms de toutes les personnes nommées pour agir en qualité d'agents de rapatriement en rapport avec l'immigration, le temps pendant lequel chacune d'elles a travaillé, la somme d'argent payée à chacune d'elles, le nom des colons amenés au Canada par chaque agent de rapatriement et les endroits où ces colons se sont établis. Aussi, un état faisant connaître les arrangements faits avec ces agents. Présentée le 29 juin 1894.—*M. Martin*..... .....*Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mai 1894,—État indiquant à quelle date le steamer *Stanley* a commencé ses voyages entre Charlottetown, I.P.-E., et Pictou, N.-E. ; à quelle date le dit steamer a commencé ses voyages entre Georgetown, I.P.-E., et Pictou ; combien de voyages il a fait, la date de chaque voyage et combien de sacs de malle ont été transportés à chaque voyage ; à quelle date le dit steamer a cessé de transporter les malles ; le nombre de passagers et le montant de fret transportés à et de l'Ile du Prince-Edouard ; le chiffre des dépenses et des recettes, en rapport avec ledit service, pour l'hiver de 1893-94. Présentée le 29 juin 1894.—*M. Perry* ....*Pas imprimée.*

94*a*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 juin 1894,—Demandant un état indiquant les jours auxquels le vapeur *Stanley* a fait la traversée entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme au cours des mois de janvier, février, mars et avril derniers, avec mention distincte des voyages d'aller et des voyages d'aller et retour, ainsi que du port de départ sur l'une ou l'autre côte ; aussi, un état pour la même période indiquant les jours auxquels les bateaux-traîneaux du gouvernement ont fait la traversée entre le Cap-Traverse et le Cap-Tourmentine, avec mention distincte des voyages d'aller et des voyages d'aller et retour ; aussi, un état indiquant, pour la même période, les jours auxquels la malle n'a pas été transportée de la terre ferme à l'Ile du Prince-Edouard et *vice versa.* Présentée le 6 juillet 1894.—*L'honorable M. Ferguson (Queen, I.P.-E.)*.....*Pas imprimée.*

95. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 19 juin 1894,—Demandant copie du rapport présenté le 5 mai 1891, par sir Douglas Fox sur le projet de construction d'un tunnel sous le détroit de Northumberland, sans les plans ; aussi, copie des rapports de M. Francis Bain, sur le même sujet, datés des 9 et 18 décembre 1890 et du 14 mars 1891. Présentée le 5 juillet 1894.—*Honorable M. Ferguson (Queen, I.P.-E.)*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

VOLUME 17—*Suite.*

96. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 27 avril 1892,—Copie de toute correspondance, mémoires, ordonnances ministérielles et arrêtés du conseil se rapportant en quelque manière à l'enlèvement du droit d'exportation sur les billots et autres bois non manufacturés exportés du Canada aux Etats-Unis. Présentée le 9 juillet 1894.—*M. Rider* ..... *Pas imprimée.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1892,—Copie du rapport de l'inspecteur des douanes, dans la Nouvelle-Ecosse, au sujet de l'établissement d'un port d'entrée à Whycocomah, comté d'Inverness. Présentée le 9 juillet 1894.—*M. Cameron*..... *Pas imprimée.*

97*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1892—Copie du rapport de l'inspecteur des douanes, dans la Nouvelle-Ecosse, au sujet de l'établissement d'un port d'entrée à West Bay, comté d'Inverness. Présentée le 9 juillet 1894.—*M. Cameron*..... *Pas imprimée.*

98. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 juin 1894,—Copie de toutes accusations, plaintes, lettres, télégrammes, correspondance, rapports ou ordres concernant la destitution ou le renvoi de John McLeod de la charge d'inspecteur des travaux de réparation à la jetée de Broad Cove Marsh, Cap-Breton. Présentée le 12 juillet 1894.—*M Davies* ..... *Pas imprimée.*

99. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 25 avril 1894,—Copie de tous arrêtés du conseil, correspondance et instructions données aux officiers du ministère des Travaux Publics, et rapports de ces officiers, au sujet des améliorations des rapides de Saint-André, dans la Rivière Rouge du Nord. Présentée le 12 juillet 1894.—*M. Martin* ..... *Pas imprimée.*

100. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 6 février 1893,—Copie de tous arrêtés du conseil, rendus sous l'autorité de la clause 93, chapitre 32 des Statuts revisés du Canada et actuellement en vigueur, réglementant l'abattage en entrepôt des porcs destinés à l'exportation ; aussi, copie des règlements de quarantaine relatifs à l'importation au Canada de porcs devant être abattus en entrepôt. Présentée le 14 juillet 1894.—*M. Smith (Ontario)*..... *Pas imprimée.*

101. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mai 1894,—Copie du rapport détaillé des récompenses accordées par le juge ou jury, lors de l'Exposition Colombienne de Chicago, aux travaux des écoles primaires et spéciales de toutes sortes et de tout degré, et aussi aux élèves des institutions d'instruction secondaire de chacune des provinces du Canada. Présentée le 14 juillet 1894.—*M Lachapelle* ..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

102. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 21 mai 1894,—Liste des personnes qui, au Manitoba, n'ont pas encore remboursé les prêts qui leur ont été faits vers 1876, pour grains de semence, etc., etc., avec le montant dû par chacune d'elles et les intérêts réclamés jusqu'au 1er janvier 1894, sur chacun de ces montants. Aussi, liste et montants des hypothèques reçues comme sûreté collatérale de chaque emprunt, avec la description du terrain hypothéqué et le nom du propriétaire de ce terrain, ainsi que le nom de l'emprunteur, si c'est une autre personne. Présentée le 18 juillet 1894.—*M. LaRivière*..... *Pas imprimée.*

103. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mai 1894,—1. Etat indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées sous les différents noms donnés dans les tableaux du commerce, importées et achetées pour la consommation au Canada, de 1883 à 1893 inclusivement, en gallons impériaux, ainsi que leur valeur et le montant de droits payés. 2. La quantité de liqueurs distillées et fermentées sous les différents noms donnés dans les rapports du revenu de l'intérieur, fabriquées au Canada, et achetées pour la consommation domestique, ainsi que leur valeur et le montant des droits acquittés, durant la période susdite. Le montant des matériaux employés pour brasser et distiller des liqueurs alcooliques dans les diverses provinces du Canada pendant la même période. Présentée le 19 juillet 1894.—*M. Flint*..... *Pas imprimée.*

104. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mai 1894,—Etat indiquant le nombre de brasseries et distilleries au Canada en 1891, le montant de capitaux placés dans ces établissements, la valeur de leur production, le montant des gages payés, le nombre de personnes employées et le revenu que donnent ces établissements. Présentée le 19 juillet 1894.—*M. Flint*.....*Pas imprimée.*

105. Etat des baptêmes, mariages et sépultures, pour l'année 1893, dans les districts de Bellechasse, Chicoutimi, Gaspé, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Ottawa et Saguenay. Présenté le 20 juillet 1894, par M. l'Orateur..... *Pas imprimée.*

106. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 4 juin 1894,—Copie de toute correspondance, requêtes et mémoires au sujet de la réduction ou de l'abolition des droits sur le tabac canadien, ou au sujet des modifications qui pourraient être apportées aux lois du revenu de l'intérieur à ce sujet. Présentée le 23 juillet 1894.—*M. Brodeur.* *Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1893

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, SECTION 37, DES STATUTS REVISÉS DU CANADA.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRES EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1893

N° 9.—1894.] *Prix* 20 *centins.*

Travaux Publics.

Au Très-honorable Sir John Campbell Hamilton-Gordon, Comte d'Aberdeen, Vicomte Formartine, Baron Haddo, Methlic, Tarves et Kellie, dans la pairie d'Écosse ; Vicomte Gordon d'Aberdeen, comté d'Aberdeen, dans la pairie du Royaume-Uni ; Baronnet de la Nouvelle-Écosse, etc., etc., Gouverneur Général du Canada.

Qu'il plaise à Votre Excellence :

Conformément aux prescriptions du chapitre 36, article 37, des Statuts revisés du Canada, j'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence le rapport du ministère des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Respectueusement soumis,

J. ALD. OUIMET,
Ministre des travaux publics.

Ottawa, 20 mars 1894.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

RAPPORT ET DES ANNEXES.

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Aberdeen, Dakota-Sud, E.U.A.	Bureau de l'immigration		13
Actes du parlement	Relatifs aux travaux publics	i	241
Agassiz	Ferme expérimentale	ii	7, 43
Agent et dépenses imprévues, C.-B.	Entretien		21
Agnès, Lac Mégantic	Jetée	xi	16, 86
Almonte	Bureau de poste		4, 9, 226, 245
Amherst	do		3, 8, 244
Amherstburg	do		4, 9, 245
do	Port		19
Anderson, Port d'	Dragage		19
do Hollow	Réparation de la jetée	vi	15
Annandale	do	x	15, 77
Annapolis	Bureau de poste		3, 8, 244
Annexe n° 1	Rapport du comptable		3
Anse à l'Eau (Tadousac)	Jetée	xi	16, 90
Anse-au-Naufrage	Réparation	viii	14, 69
Anse Saint-Jean	Quai	xi	16, 84
Anticosti, Ile d'	Service télégraphique	xiii	20, 186
Antigonish	Bureau de poste		3, 8, 244
Arichat	Ouverture de la navigation	vi	236
do	Bureau de poste	viii	3, 8, 25, 244
Ashcroft et Barkerville	Lignes télégraphiques		187, 201
Assiniboine	Pont		20
Aylmer	Bureau de poste		4, 8, 245
Baddeck	do	viii	3, 8, 25, 244
Baie de Fundy	Réseau télégraphique		20, 186
Baie des Vaches	Brise-lames	vii	14, 59
Baie Georgienne	Enlèvement du rocher de Robertson		17
Baillairgé, G. F	Octroi en faveur de la publication d'une carte		21
Baie Sainte-Marie	Dragage	x	18, 102
Baie Saint-Paul	Jetée isolée et quai	xi	16, 84
Baie Saint-Pierre	Brise-lames	x	15, 83
do	Ouverture de la navigation	vi	236
Banff	Casernes de la police à cheval		6
Barkerville, etc	Lignes télégraphiques		187, 201
Barrie	Bureau de poste		10
Barrington	Port et quai	vii	14, 54
Bassins de radoub	Employés	v	217
do	Proportions	v	152
Bath, Port de	Dragage		19, 127
Bathurst	Edifice public	iii	3, 8, 28, 244
do	Port		18, 100
do	Ouverture de la navigation	vi	236
Battleford	Casernes		6
do	Pont		20, 173
do	Bureau des terres fédérales		11
Bayfield	Brise-lames	vii	14, 55
Bay Fortune	Port	x	15, 78
Bay View	Réparation de la jetée	x	15, 78
Bear Island, Batt. de, riv. St-Jean		vi	15, 75
Belfast	Réparation de la jetée	x	15, 78
Belleville	Port	ix	17, 19, 127
do	Ouverture de la navigation	vi	236
do	Bureau de poste		5, 10, 245
Belliveau Cove	Réparation de la jetée	vii	14, 55
Belœil	Jetées		16

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Belvisor, Barre de	Améliorations du chenal		15
Berlin	Bureau de poste		5, 10, 246
Bersimis, Est et Ouest	Service télégraphique		20, 187
Birtle	Bureau des terres		11
Blanche, Port de	Construction d'un éperon	vii	14, 56
Blue Rock	Réparation du brise-lames	vii	14, 56
Boularderie, Pointe de l'île	Réparation du quai	vii	14, 57
Boundary Creek	Casernes de la police à cheval		6
Bout-de-Bois	Casernes, police à cheval		7
Bowmanville, Port de	Dragage	ix	19, 127
Brae, Port de	Brise-lames		15
Brampton	Bureau de poste		5, 10, 246
Brandon	Bureau des terres fédérales		6, 11
do	Ferme expérimentale		5, 11
do	Bureau de poste		6, 11, 247
do	Dépôt d'immigrants		6, 11
do	Ecole d'industrie		6
Brantford	Bureau de poste		5, 10, 246
do	Salle d'exercices militaires		5, 246
Broad Cove	Réparation du quai	vii	14, 57
Brockville	Bureau de poste		5, 10, 246
Buckhorn	Travaux de la Vallée de la Trent		163
Bull's Head	Casernes		6
Burleigh	Travaux de la Vallée de la Trent		163
Burlington, Chenal de	Réparation de la jetée	ix	17, 90
Butte du Pacifique	Casernes, police à cheval		7
Câbles	Sous-marins de l'Etat	xiii	183
Cacouna	Prolongement de la jetée	xi	16, 84
Calgary	Casernes et palais de justice		11
do	Bureau de poste	vii	6, 12, 40, 247
Calumet, Station du	Glissoire		158
Campbell's Cove	Brise-lames		14, 43
Campbellton	Réparation du quai	vi	15, 70
do	Ouverture de la navigation	vi	236
"Canada"	Dragueur	iii	99, 100, 151
Canada Creek	Jetée	vii	58
Canal	Vallée de la Trent		163
Canal Saint-Pierre	Dragage	viii	18, 99
Canmore	Casernes de la police à cheval		7
Cap à l'Aigle	Réparation du quai		16, 85
Cap-Beale, etc	Lignes télégraphiques	xiii	21, 187
Cap-Breton	Service télégraphique	xiii	193
Cap de la Traverse	Dragage	x	18, 101
Cap de Sable	Lignes télégraphiques	xiii	20, 185
Cap de Sable, Ile du	Construction d'un brise-lames	vii	14
Cap du Nègre	Réparations	vii	58
Cap-Ray	Lignes télégraphiques	xiii	21, 185, 187
Cap-Tourmentin	Travaux dans le port	vi	15, 70
Caraquette	Port		14, 61
Caribou, Ile du	Chaussée		14, 58
do	Service télégraphique		21, 201
Carillon, Station de	Rivière Ottawa		158
Carleton	Bureau de poste	vi	3, 8, 28, 244
Carleton Place	do		5, 10
Cascumpec	Brise-lames		15
Casernes de la police à cheval	En général		6, 7
Cayuga	Bureau de poste		5, 10, 246
Charlemagne	Dragage	xii	126
"Challenge"	Dragueur	iv	130, 134, 152
Charlottetown	Edifice fédéral		3, 8, 244
do	Ouverture de la navigation	vi	236
do	Station de la quarantaine		3
Châteauguay, Rivière	Dragage	xii	18, 126
Chatham, N.-B.	Bureau de poste	vi	3, 8, 29, 244
Chatham, Ont	Amélioration du bureau de poste	ix	5, 10, 34
do Escuminac, N.-B	Réseau télégraphique		193
Chats, Station des	Rivière Ottawa		158
Chaudière, Station de la	do		158
do	Ponts		20, 158
Chauffage	Edifices fédéraux	iii	246

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Chauffeurs	Noms et salaires	iv	8, 212
Chenal des navires	Fleuve Saint-Laurent	xii	16, 122
Chenaux, Station des	Rivière Ottawa		21
Cheticamp	Quai	xiii	14, 183
do	Lignes télégraphiques		20
Chicoutimi	Prolongement du quai	xi	16, 85
Chipman's Brook	Réparation de la jetée	vii	58
Church Point	Réparation du brise-lames	vii	14, 59
Chutes de Niagara, Clifton	Bureau de poste		5, 246
Chutes Fénélon	Réparation de la glissoire		163
Ciment	Epreuve du		111, 175
Clapperton, Chenal de	Enlèvement de roches	ix	90
Clifton, N.-B	Réparation du brise-lames	vi	15, 71
do (Chutes Niagara)	Bureau de poste		5, 10, 246
Coaticook	do		4, 8
Cobourg	do		10
do	Dragage du port	ix	17, 19, 128
Collingwood	Dragage	ix	19, 128
do	Ouverture de la navigation	vi	236
Colombie-Britannique	En général	ii	7, 43, 94
do	Service télégraphique	xiii	20, 187
Colombie, Rivière	Amélioration du chenal	iii	17, 94
Commis surnuméraires	Appointements		21
Contrats adjugés	Rapports sur les	iii	223
Cootenay	Casernes de la police à cheval		7
Cornwall	Bureau de poste		5, 10, 246
Correspondance	Officielle	iii	233
Coteau, T.N.-O	Bureau des terres		12
Côte-Nord	Service télégraphique		20, 187
Cour Suprême	Entretien de la		5, 10, 247
Cowichan, Rivière	Amélioration du chenal	iii	17, 95
Créosote, Expérience au	Rapport		176
Cribbins' Point	Quai		14
Crookston, Minn., E.-U.A	Bureau d'immigration		13
Curateur, Rapport du	Galerie des beaux-arts	i	205
Dalhousie	Bureau de poste	vi	3, 8, 29, 244
do	Réparation du quai	vi	15, 71
Dartmouth	Edifice public	viii	3, 25
Déboursés	Dragueurs	iii	18, 151
Deloraine	Bureau des terres		12
Demandes	Exécuter des travaux		177
Dépenses	Etat annuel des	v	3, 243
Descousse	Quai	vii	14, 60
Devil's Island	Brise-lames	vii	14, 60
Digby	Reconstruction de la jetée	vii	14, 60
Divers	Dépenses relatives au télégraphe		21
Dorval	Dragage		18, 126
Dragage	En général	iii	18, 97
do	Matériel	iii-iv	18, 97, 151
do	Rapport sur le	iii	97
Dragueur	Réparations	iv	18, 151
Dumoine	Glissoires et estacades		19, 160
Dundas	Bureau de poste		5, 10, 246
Dundas et Waterloo	Chemins		20
Eatonville	Protection de la grève	vii	14, 61
Eau	Edifices fédéraux	xi	5, 35, 246
Eclairage	do		5
Edgett's Landing	Construction d'un quai	vi	15, 71
Edifices fédéraux	Charlottetown		3
do	Dépenses générales	iii	3, 13, 243
do	Halifax	viii	3, 8, 26, 244
do	Colombie-Britannique	ii	7, 43
Edifices publics	En général		6, 7
do	Nouvelle-Ecosse	vii	3, 8, 25, 244
do	Leur construction et leur entretien	i	3, 244
Edmonton	Edifices publics	vii	7, 12, 40
Entretien	do à Ottawa	iii	5, 10, 246
Escuminac	Lignes télégraphiques		20, 186
Esquimalt	Bassin de radoub	v	17, 155
Estwan, T.N.-O	Bureau des terres fédérales		12

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Etang du Nord	Réparation du brise-lames	xi	16, 85
Etat	Dépenses annuelles		3, 243
Etat annuel	Dépenses		3
Examens et relevés	Liste des lieux	xiii	174
Fleuve Saint-Laurent	Chenal des navires	xii	16, 122
Fonctionnaires principaux	Ministère des travaux publics de 1841 à 1873	ix	209
Fort-Macleod	Casernes et douane		7
Fort-Saskatchewan	Casernes		7
Fraserville (Rivière du Loup)	Bureau de poste	xi	4, 9, 30
Frédéricton	do	vi	3, 8, 29, 244
Galerie Nationale des Beaux-Arts		i	5, 205
Galt	Bureau de poste		5, 10, 246
Gananoque	do		5, 10, 246
do	Dragage	ix	19, 128
Gardiens	Noms, salaires, etc	iv	8, 212
Gaspé	Ouverture de la navigation	vi	236
George McKenzie	Dragueur	v	151
Georgetown	Réparation de la jetée	x	15, 79
do	Ouverture de la navigation	vi	236
Gisborne, Mme	Gratification		21
Glissoires et estacades	Perception des droits	xii	19, 21, 164
do do	Rapport des percepteurs	xii	164
do do	Rapport sur la région de Newcastle	xiii	21, 163, 166
do do	do do d'Ottawa	xiii	21, 157, 164
do do	do do du Saguenay	xiii	21, 162, 166
do do	do du personnel	xiii	180
do do	do sur la région du Saint-Maurice	xiii	21, 161, 166
Goderich	Bureau de poste		10
do	Réparation de la jetée et dragage	ix	17, 19, 91, 128
do	Ouverture de la navigation	vi	236
Golfe Saint-Laurent	Service télégraphique	xiii	20, 186
Goulet-du-Sud	Quai, etc	viii	14, 68
Grande Anse	Réparation du brise-lames	vi	172
Grandes Chutes, N.-B	Barrage		15
Grande-Rivière	Pont d'York		20
Grandes Piles	Glissoire		161
Grand-Village	Quai		14
Green Harbour	Chenal des bateaux	vii	14, 61
Grosse-Ile	Station de la quarantaine et quai	xi	4, 9, 16, 31
do	Service télégraphique		20, 186
Guelph	Bureau de poste		5, 10, 246
Halifax	Edifice fédéral	viii	3, 8, 26
do	Salle d'exercices		3
do	Entrepôt de vérificatian	viii	3, 8, 26
do	Bassin de radoub		14
do	Dépôt d'immigrants		3, 8, 26
do	Station de quarantaine de l'île Lawlor	vii	3, 26
do	Pénitencier		3
do	Bureau de poste		3
do	Navigation, etc	vi	236
do	Bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur		3
do	Station de la quarantaine	viii	14, 62
Hamilton	Dragage	ix	17, 129
do	Douane	ix	5, 10, 34, 246
do	Dépôt d'immigrants	ix	5, 10, 34, 246
do	Bureau de poste		5, 10, 246
do	Bureau des examinateurs du service civil	ix	5, 246
Hampton	Quai, réparation	viii	8, 14, 62
Harbourville	Brise-lames, etc	viii	14, 61
Hastings	Enlèvement de cailloux		164
Hull	Bureau de poste		4, 8, 245
Hurd's Point	Jetée	x	15, 79
Ile aux Coudres	Jetée, etc	xi	16, 85
Ile de Pierre	Brise-lames	viii	14, 68
Iles Pelées	Lignes télégraphiques		21, 186
Ile Verte	Débarcadère	xi	16, 85
Ile Wolfe	Dragage		19, 134
Imprimerie	Dépenses		5, 10, 246
Indian Head	Ferme expérimentale		7, 12
Irish Cove	Quai		14

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Joachim	Glissoires, etc		159
Joliette	Bureau de poste		4, 9, 245
Jetées	En aval de Québec		16
Kamloops	Bureau des terres fédérales		13
Kier's Shore	Jetée, etc	x	15, 79
Kingston, Ont	Enlèvement d'une batture	ix, x	17, 19, 91, 129
do	Bureau des examinateurs du service civil		5, 246
do	Bassin de radoub	v	154
do	Douane		5, 10, 246
do	Ouverture de la navigation	vi	236
do	Dépôt d'immigrants		5
do	Bureau de poste		5, 10, 246
Kingsville	Jetée	x	19, 130
Kincardine	Jetée, etc	ix, x	17, 19, 91, 129
do	Ouverture de la navigation	vi	236
Knowlton's Landing	Quai	xi	16, 85
Lac-aux-Canards	Casernes de la police à cheval		7
Lac Dauphin	Bureau des terres fédérales		12
Lac des Deux-Montagnes	Dragage		18, 70
Lachine	Bureau de poste		4, 9, 245
Lac Mégantic—Agnès	Jetée, etc	xi	16, 86
Lac Katchawannoe	Jetées		163
Laprairie	Bureau de poste		4, 9
do	Brise-glace		16
do	Ouvrages de protection	xi	16, 86
L'Ardoise	Brise-lames, etc	viii	14, 62
Lawlor's Island, Halifax	Station de la quarantaine	viii	3, 26
Les Eboulements	Quai, etc	xi	16, 86
Lethbridge	Edifices publics	vii	7, 12, 41
do	Pont de la rivière du Ventre	xii	20
do	Edifices publics		7, 12
Lévis, bassin de radoub de	Rapports	v	16, 152
Lignes télégraphiques	Rapport sur les	xiii	20, 185
do	Recettes et dépenses	xiii	187
do	Dépenses totales des lignes du Saint-Laurent	xiii	21
Lincoln, Quai de	Réparation		15
Lindsay	Bureau de poste		5, 10, 246
L'Islet, Quai, etc	Quai, etc	xi	16, 86
Lion's Head	Brise-lames	x	17, 19, 130
London, Ont	Douane		5, 10, 246
do	Bureau de poste		5, 10, 246
Londres, Angleterre	Résidence du haut-commissaire		7, 248
Longueuil	Quai, dragage	xi, xii	16, 18, 86, 126
Louisbourg, Port de	Ouverture de la navigation	vi	236
Louis' Head	Brise-lames	viii	14, 62
Low Point	Télégraphe		20, 186
Lunenburg	Bureau de poste	viii	3, 27
Mabou	Amélioration du port	viii	14, 63
Macdonald, Sir John A	Monument		21
Mâchoire d'Orignal	Palais de justice	vii	7, 41
Macleod	Douane		12
Macpherson, D. A	Gratification		21
Magdeleine, Iles de la	Service télégraphique		20, 187
Maitland	Quai	vii	14, 63
Malbaie ou Murray Bay	Jetée, etc	xi	16, 87
Malpèque	Brise-lames	x	15, 80
Manitoba	Edifices	v	6, 11, 39, 247
do Ports du	Améliorations	v	17, 19, 145
Manitoulin, Ile du	Service télégraphique		21, 186
Maple Creek	Casernes et hôpital de la police à cheval	vii	7, 41
Margaree	Quai, etc	vii	14, 63
Margaretville	Brise-lames	viii	14, 64
Maria, Pont de la rue	Réparations, etc		20, 157
Matane	Jetée	xi	16, 86
McCoy	Casernes de la police à cheval		7
McInnes Bank	Enlèvement de roches	ix	92
McNair, Anse de	Brise-lames	viii	14, 18, 65, 98
Meaford	Port, etc	ix, x	17, 19, 92, 130
Meagher's Beach	Améliorations	viii	14, 64
Meat Cove	Télégraphe		20, 185

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Mécaniciens	Noms, salaires, etc	iv	8, 212
Medicine Hat	Casernes	vii	7, 41
Meteghan Cove	Réparation du quai	viii	14, 64
Midland, Port de	Dragage	x	17, 130
Miminegash	Jetée	x	15, 80
Minnedosa	Bureau des terres	.....	11
Mispec	Brise-lames	vi	15, 72
Modifications de la loi	Actes relatifs aux	i	241
Moncton	Bureau de poste	vi	3, 8, 29, 244
Montague	Coffre de sûreté, bureau de poste	xi	3, 8, 244
do	Dragage	x	18, 101
Montagne de Bois	Casernes	.....	7
Montagne de Pierre	Pénitencier	.....	6
Montagne, Station de la	Rivière Ottawa	.....	158
Montréal	Bureau des inspecteurs de bestiaux	.....	4, 245
do	Douane, etc	xi	4, 9, 32, 245
do	Salle d'exercices militaires	.....	9
do	Entrepôt de vérification	xi	4, 9, 32, 245
do	Dépôt d'immigrants	.....	9
do	Bureau du revenu de l'intérieur	.....	4, 9, 245
do	Bureau de poste, améliorations	xi	4, 9, 32, 245
do	Chenal des navires, dragage	iii	122
do	Ouverture de la navigation, etc	vi	236
Moosomin	Palais de justice	vii	7, 12, 42, 247
Morden	Quai	vii	14, 65
Mosquito Bay	Dragage	x	130
Moss Glen	Quai	.....	15
Murray Bay ou Malbaie	Jetée, etc	xi	16, 87
do Port de	Dragage	x	18, 102
Mudge Bay	Améliorations	.....	17
Nanaïmo	Bureau de poste	ii	7, 13, 43
do etc	Service du télégraphe	.....	21, 187
Napanee	Bureau de poste	.....	5, 10, 246
do	Dragage	ix	19, 130
Nappan	Ferme expérimentale	viii	3, 27
Navigation	Ouverture et fermeture de la	vi	206
Nègre, Ile du	Protection de la grève	.....	14
Nègre, Pointe du (Saint-Jean)	Brise-lames	.....	15
Neguac, inférieur	Quai, etc	vi	15, 72
Neige	Enlèvement de la	.....	5, 37
Nepean, Pointe	Entretien	.....	20
Neuf-Milles, Crique des	Prolongement de la jetée	x	15, 81
Newcastle, N.-B	Bureau de poste	vi	3, 8, 29, 245
Newcastle, Ont	Glissoires, etc	xii	21, 163
do	Dragage	ix	19, 131
New Dominion	Dragueur	xiii	19, 21, 163
New-Glasgow	Bureau de poste	.....	3, 8, 244
New-London	Jetée, etc	x	15, 81
New-Westminster	Edifices publics	ii	7, 13, 43
Nicolet	Brise-glace	xi	16, 87
Nipissing	Dragueur	iii	137, 151
Noel	Ouvrages de protection	viii	65
Norman, J. B.	Gratification à la veuve	.....	21
Northport	Dragage	ix	131
Nouveau-Brunswick	Edifices publics	vi	4, 8, 29, 245
Nyanza	Quai	.....	14
Oiseaux, Iles aux	Débarcadère	vii	14, 56
Ontario	Dragueur	iii	143, 151
Ontario	Service télégraphique	xiii	21, 186
Orangeville	Bureau de poste	.....	5, 10, 246
Orillia	do	ix	5, 34
Oromocto, Battures d'	Barrage	.....	15, 18
Ottawa	Ferme expérimentale centrale	ix	5, 10, 246
do	Examen du service civil	ix	5, 246
do	Entrepôt de vérification	ix	5, 246
do	Musée géologique	ix	5, 87, 246
do	Hôtel du gouvernement, Rideau Hall	iii	6, 10, 36, 247
do	Parc du Major	ix	5, 37
do	Edifices du parlement	iii, xi	5, 10, 35, 247
do	Terrains du parlement	.....	5, 36

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
ttawa	Bureau de poste	ix	5, 10, 37, 247
do	Imprimerie	ix	5, 10, 37, 246
do	Edifices publics	iii, ix	5, 10, 37, 247
do	Cour suprême	iii	5, 10, 247
do	Palais administratifs	iii	5, 10, 34, 247
do	Victoria Hall, Galerie des beaux-arts	i, ix	5, 205
Owen Sound	Dragage, etc	ix	17, 131
do	Ouverture de la navigation	vi	236
Pacific	Dragueur	iii	19, 151, 149
Palais administratifs	Ottawa	iii, xi	5, 10, 35, 247
Parrsborough	Creusage du chenal	viii	14, 65
Parc de la Côte du Major	Amélioration	v	5, 37
Pembroke	Bureau de poste	.....	5, 10, 247
Penetanguishene	Dragage	ix	17, 131
Percé	Ouverture de la navigation	vi	236
Percepteur des droits de glissoires et d'estadades	Rapport du	xii	164
Perdrix, Ile aux	Quarantaine de Saint-Jean, N.-B	.....	15
Personnel	Glissoires, etc	xiii	180
Peterborough	Douane	ix	5, 10, 37, 247
do	Glissoire, etc	.....	163
Petit Courant	Creusage du chenal	ix	17, 91
Petrolia	Bureau de poste	ix	5, 38
Pictou, Ile de	Quais	viii	14, 66
Picton, Ont.	Bureau de poste	.....	5
do	Dragage	ix	19, 132
Pictou, N.-E.	Dragage, etc	viii	18, 99
do	Hôpital de la marine	.....	3, 27
do	Ouverture de la navigation	vi	236
do	Bureau de poste	viii	3, 8, 244
do	Station de la quarantaine	.....	3, 27
Pinnette	Jetées	x	15, 81
Pointe-aux-Esquimaux	Service télégraphique	.....	20, 197
Pointe Borrilla au Cap Beale	Lignes télégraphiques	.....	.....
Pointe-du-Chêne	Quai, etc	vi	73
Pointe-Edouard	Station de la quarantaine	viii	3, 27
Pointe-Lévis	Jetée	x	15, 89
Pointe-Saint-Pierre	Port	.....	16
Pont des Sapeurs	Ottawa	.....	20
Pont Dufferin	Ottawa	.....	20, 159
Ponts et chaussées	.....	xii	20, 158, 159,
Pont-Union	Réparations	.....	21, 59
Portage du Fort	Glissoires, etc	.....	158
Port-Albert	Réparation de la jetée	ix	17, 92
Port-Arthur	Dépôt d'immigrants	ix	5
do	Bureau de poste, etc	ix	6, 10, 38
do	Port, dragage, etc	ix	17, 19, 132
do	Ouverture de la navigation, etc	vi	236
Port-Colborne	Bureau de poste	.....	6, 10, 247
Port-Crédit	Dragage	ix	19, 132
Port-Dover	Ouverture de la navigation, etc	vi	236
Porter's Lake	Ouverture du chenal	viii	14, 66
Port-Elgin	Brise-lames, réparations et dragage	ix, x	17, 19, 92, 132
Port-George	do do	viii	14, 66
Port-Hood	Port, brise-lames, etc	.....	14
Port-Hope	Jetée, etc., réparations et dragage	ix, x	17, 19, 92, 132
do	Bureau de poste, etc	.....	6, 10, 247
do	Ouverture de la navigation, etc	vi	236
Portland	Bureau de poste	.....	3, 8, 245
Port-Lorne	Brise-lames, réparations	viii	14, 67
Port-Rowan	Débarcadère	ix	17, 93
Port-Selkirk	Jetée, reconstruction	x	15, 82
Ports, I.P.-E.	En général	x	15, 18, 77, 101
do N.-B.	do	vi	15, 18, 70, 100
do P.Q	do	xi	16, 18, 84, 122
do Man	do	v	17, 19, 145
do N.-E.	do	vii	14, 18, 54, 98
do Ont	do	ix	17, 19, 90, 127
do C.-B	do	ii	17, 19, 94
do et brise-lames	do	.....	14, 51

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Port-Stanley	Ouverture de la navigation	vi	236
do	Dragage	x	17, 132
Pownal	Jetée, etc	x	15, 82
Prescott	Edifices publics		6, 10, 247
Priestman	Dragueur	iii	147
Prince-Albert	Palais de justice		7, 12, 247
do	Bureaux des terres de la couronne	vii	7, 12, 42, 247
do	Dépôt d'immigrants		12
Prince-Edouard, Ile du	Edifices publics	x	3, 8, 244
Prince Edward	Dragueur	iii	110
Propriétés	Achetées et vendues		229
do	Louées		230
Provinces maritimes	Service télégraphique	xiii	20, 185
Qu'Appelle	Palais de justice		21
Québec	Citadelle	xi	4, 9, 32, 245
do	Bureau du commis des travaux		9
do	Bureau des mesureurs de bois		4, 9, 245
do	Douane		4, 9, 245
do	Dragage	xii	18, 122
do	Entrepôt de vérification	xi	4, 9, 33, 245
do	Dépôt d'immigrants		4, 9
do	Ouverture et fermeture de la navigation	vi	236
do	Observatoire		4, 9, 245
do	Terrains de l'ancien parlement		4
do	Bureau de poste, etc	xi	4, 9, 33, 245
do	Quai de la reine, etc		4, 9, 245
do	Station de la quarantaine, jetée de la Prin-		4, 9
	cesse-Louise		4, 9
do	Bureau de l'inspecteur du service des signaux		
do	Télégraphes	xiii	20, 186, 196
Queen	Dragueur	vi	20, 138, 148
Ram Pasture Neck	Ouvrages de protection réparés	vi	73
Recettes et dépenses	Service télégraphique		187
Red Deer	Ecole d'industrie	vii	7, 42
do	Bureau des terres		12
Régina	Casernes, etc	vii	7, 42
do	Bureau de poste		7, 12, 248
do	Palais de justice, etc	vii	7, 12, 43, 247
do	Prison et asile		12
do	Résidence du gouverneur		7, 12, 248
do	Dépôt d'immigrants		12
Relevés et examens	Liste	xiii	21, 174
Renard, Ile au	Coffrage	vii	14, 61
Richibouctou	Port, etc	vi	18, 100
Rideau Hall	Ottawa		6, 10, 36, 247
Rimouski	Quai, etc	xi	16, 87
Rivière Beaudette	Nettoyage du chenal	ix	17, 93
do de la Pluie	Coffrage, etc	ix	17, 93
do de l'Arc	Pont	xii	20, 174
do de l'Est	Dragage		18
do des Français	Réparation du brise-lames	vii	14, 61
do du Milieu	Dragage		18
do Vieillard	Pont		20
do Fraser	Améliorations	iii	17, 95
do Gatineau	Glissoires et estacades		19, 159
do Kaministiquia	Dragage	x	17, 129
do Kennebecasis	Amélioration du chenal		18
do L'Assomption	Dragage		18
do Madawaska	Jetée, etc		19, 159
do Miramichi	Dragage	vi	18, 100
do Noire	Jetée		15, 19, 159
do Ottawa	Dragage	xii	16, 88
do do	Glissoires, etc	xiii	19, 21, 157
do Pétéwawa	Barrages, etc		19, 159
do Saint-François	Améliorations		15
do Saugeen	Dragage	x	19, 133
do Skeena	Amélioration du chenal	iii	18, 95
do Somas	Améliorations		17
do Tobique	Améliorations, etc		16
do Vernon	Jetée, etc		15, 83

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Rivière Yamaska	Barrage	xii	16, 88
Roberval	Jetée		16
Rocher Capitaine	Glissoires sur la rivière Ottawa		159
Rockport	Quai		17
Round Hill	Barrage, etc	viii	14, 67
Rupert, Terre de	Ecole d'industrie		7
Rustico-Nord	Ouverture de la navigation	vi	236
Sackville, Port de	Réparations		15
Saguenay, Région du	Glissoires, etc	xiii	19, 21, 162
Saint-Albert	Casernes		7
Saint-Anicet	Quais		16
Sainte-Anne de la Pérade	Dragage, etc		16
Sainte-Anne des Monts	Coffrage	xii	16, 89
Sainte-Catherine	Bureau de poste	ix	6, 11, 38, 247
Saint-Henri	do	xi	4, 33
Saint-Hyacinthe	do	xi	4, 33
Saint-Jean, Ile d'Orléans	Quai	xii	16, 89
Saint-Jérôme	Bureau de poste		4, 9, 245
Saint-Jean Port-Joli	Quai réparé	xii	16, 89
Saint-Jean, Qué	Ouverture de la navigation	vi	236
do	Bureau de poste		4, 9, 245
Saint-Jean, rivière, N.-B	Dragage, etc	vi	101
Saint-Jean, N.-B	Douane, ancienne, temporaire et nouvelle	vi	4, 8, 29, 245
do	Edifices fédéraux	vi	4, 8, 29, 245
do	Bureau de l'ingénieur	vi	4, 8, 29, 245
do	Entrepôt de vérification	vi	4, 8, 29, 245
do	Hôpital de la marine		4
do	Ouverture de la navigation	vi	236
do	Quarantaine de l'île aux Perdrix	vi	4, 30
do	Pénitencier		8
do	Bureau de poste		4, 8, 30, 245
do	Caisse d'économie		4, 8, 30
do (Pointe du Nègre)	Port		15
Saint-Laurent	Quai, etc	xii	16, 89
Saint-Maurice, Région du	Glissoires, etc	xiii	19, 21, 161
do	Travaux		16
Saint-Michel	Quai	xii	16, 89
Saint-Paul	Ecole d'industrie des Sauvages	v	6, 39
Saint-Placide	Dragage	xii	18, 127
Saint-Stephen, N.-B	Bureau de poste		4, 8, 245
Saint-Thomas	do		6, 11, 247
Saint-Vincent-de-Paul	Pénitencier	xi	4, 9, 33
Saltcoats	Bureau des terres fédérales		12
Samson	Dragueur	iv	19, 150
Sarnia	Ouverture de la navigation	vi	236
Sault Sainte-Marie	do	vi	237
Saumon, Rivière	Brise-lames	viii	67
Scovil's Point	Quai, etc		15
Service du téléphone	Edifices publics		5
Service général	Colombie-Britannique		19, 21
Shawenigan	Glissoire		162
Shediac (Pointe du Chêne)	Réparation, ouverture de la navigation	vi	15, 236
Sherbrooke	Bureau de poste		4, 9, 245
Shippegan	Brise-lames	vi	15, 76
do	Télégraphe		20
Smith's Falls	Bureau de poste		6
Somerville	Brise-lames	viii	14, 68
Sonneries, Service des	Edifices fédéraux	xi	5, 35, 206
Sorel	Ouverture de la navigation	vi	237
do	Bureau de poste		4, 9, 245
Souris	Brise-lames	x	15, 82
Southampton	Jetée, etc	ix	17, 93
Spencer, Ile de	Jetée		14
Stand-Off	Casernes		7
Stephen, Jetée de	Réparation	x	15, 83
St. Lawrence	Dragueur	iv	18, 103
St. Louis	do	iv	139, 144
Stratford	Edifice public		6, 11, 247
Strathroy	Bureau de poste		6, 11, 247
Sturgeon	Jetée, etc	x	18, 102

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Summerside	Bureau de poste		3, 8
Sussex	do		4, 8, 245
Sydney-Sud	do		3, 8, 244
do	Reconstruction d'un quai, etc	viii	3, 14, 68
Sydney-Nord	Bureau de poste	viii	3, 8, 27, 244
do	Ouverture de la navigation	vi	236
Tadousac	Ouverture de la navigation	vi	237
Tatamagouche	Quai	viii	14, 68
Terrains du parlement	Ottawa	x	536
Terreneuve	Service télégraphique		21, 188
Territoires du Nord-Ouest	do		21, 186
Thornbury	Dragage, etc	ix	17, 19, 93, 133
Toronto	Bureau des examens du service civil		6, 247
do	Douane	ix	6, 11, 38, 247
do	Edifices fédéraux		6, 11, 38, 247
do	Salle d'exercices militaires	ix	6, 38
do	Entrepôt de vérification	ix	6, 11, 38
do	Port, etc	ix	17, 94
do	Bureau du revenu de l'intérieur		6, 11, 247
do	Bureau de poste	ix	6, 11, 38, 247
do	Ouverture de la navigation	vi	237
Touchwood	Bureau des terres fédérales		12
Tracadie, N.-B.	Quai, etc.	vi	16, 77
do N.-E.	Port de		14, 56
Travaux, Demandes d'exécuter des			177
Trenton	Bureau de poste		6, 11, 247
Trois-Rivières	Douane	xi	4, 9, 34, 245
do	Bureau de poste		4, 9, 34, 245
do	Ouverture de la navigation	vi	237
Truro	Edifices publics	viii	3, 8, 28, 244
Valleyfield	Bureau de poste		4, 9, 245
Vancouver	do	ii	7, 13, 44
Vanwart, Débarcadère de	Réparations		16
Vase-Blanche, Rivière de la	Dragage	v	19, 145
Ventre, Rivière du, Lethbridge	Pont	xii	20, 173
Victoria, C.-B.	Edifices publics	ii	7, 13, 44
do	Casernes	ii	7, 13, 44
do	Port	iii	18, 97, 148
do	Quarantaine	ii	7, 45
do	Lignes télégraphiques	xiii	21, 187, 201
Victoria, I.P.-E.	Jetée, etc	x	15, 84
Walkerton	Bureau de poste		6, 11, 247
Wascana, Barrage de	Réparations		21
Wellington, Rue	Ottawa		20
West-Arichat	Brise-lames	viii	14, 69
West-Chezzetcook	Quai	viii	14, 69
West-Farnham	Bureau de poste	xi	4, 34
Wetaskiwin	Bureau des terres fédérales		13
Whitby	Dragage	x	19, 134
Whitewood	Dépôt d'immigrants		13
Wiarton	Ouverture de la navigation	vi	237
Williams Head, C.-B.	Quarantaine	iii	18, 96
Windsor, N.-E.	Bureau de poste	viii	3, 8, 28, 244
Windsor, Ont.	Ouverture de la navigation	vi	237
do	Edifice public	vi	6, 11, 39, 247
Winnipeg	Drageur	iv	19, 145, 146
Winnipeg	Edifices publics	vi	11, 39, 247
do	Bureau de poste	vi	11, 39, 247
do	Bureau de l'architecte		6, 247
do	Dépôt d'immigrants	vi	11, 39
do	Bureau du commis des travaux		6, 247
do	Casernes du Fort-Osborne	vi	11
do	Ouverture de la navigation	vi	237
Woodstock, N.-B	Bureau de poste		4, 8, 245
Woolsley	Casernes, police à cheval		7
Yamachiche	Jetée, etc	xii	11, 90
Yarmouth	Bureau de poste	viii	3, 8, 28, 244
York Factory	Ouverture de la navigation	vi	237
York, Pont d'	Personnel		20

Travaux Publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 5 mars 1894.

A l'honorable
JOSEPH ALDRIC OUIMET,
Ministre des travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Ce rapport fait mention de tous les travaux les plus importants exécutés sous la direction et la surveillance du ministère, pendant l'exercice.

Quatorze annexes sont jointes à ce rapport. Ces annexes contiennent des états détaillés des dépenses durant l'exercice, ainsi que des rapports au long des fonctionnaires des diverses divisions de ce ministère, sur l'étendue et la nature des services exécutés, soit dans la construction, l'amélioration, le prolongement, la réparation et l'entretien des édifices publics, des ports, des lignes télégraphiques de l'Etat, des glissoires et estacades et de tous autres travaux relevant ou sous le contrôle du ministère dans tout le Canada.

Les travaux sous le contrôle de ce ministère sont :—

LES ÉDIFICES PUBLICS, leur construction et leur entretien.

LE DRAGAGE ET LES DRAGUEURS.

LES HAVRES ET LES JETÉES, leurs améliorations et leur construction.

LES GLISSOIRES ET LES ESTACADES, et la perception de leur revenu.

LES PONTS ET LES CHAUSSÉES.

LES TÉLÉGRAPHES.

LES TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.

Afin de pouvoir plus facilement le consulter, le court résumé suivant des travaux exécutés a été disposé alphabétiquement.

ACTES DU PARLEMENT.

LOIS.—On trouvera à l'annexe n° 13, page 241, les titres des lois adoptées à la dernière session du parlement et qui se rapportent à ce ministère.

BASSINS DE RADOUB.

ESQUIMALT, BASSIN DE RADOUB DE.—Une description complète de ce bassin, de ses machines, ses pompes et ses chaudières, avec un rapport sur les réparations essentielles qu'on y a faites, ainsi qu'un état des vaisseaux qui sont entrés dans le bassin dans le cours de l'exercice, se trouvent à l'annexe n° 3, de la page 155 à la page 157.

KINGSTON, BASSIN DE RADOUB DE.—Une description détaillée de cette construction se lit dans le rapport de l'ingénieur en chef du ministère, annexe n° 3, page 154 ; on y trouve aussi la description des améliorations que le bassin a subies et une liste des vaisseaux qui ont profité des services du bassin.

LÉVIS, BASSIN DE RADOUB DE.—On trouvera à l'annexe n° 3, page 152, un rapport au long sur cette construction et ses accessoires, ainsi qu'une liste des vaisseaux qui

sont entrés dans le bassin durant le dernier exercice ; de plus un état des dépenses et des recettes de la construction.

Fonctionnaires.—Une liste de tous les fonctionnaires des bassins de radoub, qui indique l'âge, la date de la nomination, le traitement, etc., est annexée à ce rapport, à la page 219 de l'annexe n° 9.

CIMENT—EPREUVE DU.

Dans le cours du dernier exercice on a organisé une pièce pour y faire l'épreuve des ciments, de manière qu'à l'avenir, on pourra soumettre à une épreuve convenable, dans le ministère, la qualité des diverses sortes de ciment employées dans les travaux publics.

(*Voir* annexe n° 3, page 175.)

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Edifices :—Voici quels sont les travaux qui ont été exécutés en rapport avec les édifices publics, dans le cours de l'exercice :—

Agassiz, ferme expérimentale.—Construction d'une scierie.

Nanaïmo, bureau de poste, etc.—Menues réparations.

New-Westminster, bureau de poste, etc.—Améliorations générales.

Vancouver, bureau de poste.—Edifice terminé.

Victoria, douane.—Réparations générales.

do hôpital de la marine.—Améliorations générales.

do bureau de l'ingénieur local.—Pièces installées.

do Nouvelle salle d'exercice.—Edifice terminé.

do hôpital des casernes de l'artillerie,—Sous contrat.

do poudrière. do

do bureau de poste.—Réparations et améliorations.

William's Head, station de quarantaine, résidence des fonctionnaires.—En construction.

do hôpital.—Edifice terminé.

do dépôt des passagers.—Edifice terminé.

On a fait l'acquisition pour des fins de quarantaines d'une partie de la section 56, district de Mitchosen, île de Vancouver, qui se trouve entre Peddar Inlet et Parry Bay, et on y a établi et installé les moyens de logement et les appareils qu'ont suggérés les mesures de précaution et qu'a indiqués une prudente économie, dans le but d'empêcher que la maladie contagieuse ne s'introduisît et ne se propageât dans le pays.

(*Voir* annexe n° 1, pages 7 et 13 et annexe n° 2, pages 43-46.)

Ports et rivières.—Des travaux pour la sûreté et l'amélioration de la navigation ont été exécutés en rapport avec les ports et les rivières qui suivent, savoir :—

Colombie, rivière, en amont de Golden.—Enlèvement d'obstacles.

Colombie, rivière, de Revelstoke au lac Arrow.—Enlèvement d'obstacles.

Cowichan, rivière.—Enlèvement d'obstacles.

Fraser, embouchure de la rivière.—Jetée.

do rivière, Garry Bush.—Barrages de protection.

Skeena, rivière.—Enlèvement d'obstacles.

William-Head, station de quarantaine.—Construction d'un quai.

do do do —Distribution d'eau.

Victoria Harbour.—Enlèvement de roches.

(*Voir* annexe n° 3, page 94.)

CONTRATS.

L'ANNEXE n° 10, page 223 contient un état qui indique les contrats passés, les propriétés achetées et vendues, et les propriétés dont le ministère a été locataire ou locateur pendant l'exercice.

CORRESPONDANCE.

L'ANNEXE n° 11, page 223, est un état qui indique le nombre de lettres officielles expédiées et reçues par les diverses divisions du ministère, dans le cours de chaque exercice de 1867 à 1893.

DÉPENSES

ANNEXE n° 1.—Cette annexe est un état succinct fait par le comptable du ministère et qui indique les dépenses des divers services pendant le dernier exercice.

L'ANNEXE n° 14, pages 243 à 248 est aussi un état préparé par le comptable donnant en détail toutes les dépenses faites en rapport avec les réparations, etc., de tous les édifices publics sous le contrôle du ministère, pendant le dernier exercice.

DRAGUEURS.

DRAGAGE.—Un rapport au long de l'ingénieur en chef de ce ministère sur le travail du matériel de dragage est annexé à ce rapport, et commence à la page 97 de l'annexe n° 3.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.—Voici une liste du matériel de dragage que possède le ministère .—

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à vapeur, à godets " St. Lawrence."
" Canada."

Le dragueur à cuiller " New Dominion," et 6 chalans.

do do " Prince Albert " et 5 chalans et un chalan à eau.

do do " George McKenzie " et 5 chalans et un chalan à eau.

Aussi un chalan à pierre avec chaudière, mécanisme, grue et grappins.

Dans les provinces de Québec et d'Ontario.

Le dragueur à cuiller " Queen " et 2 chalans, et le remorqueur " Ottawa."

do do " Nipissing," 2 chalans et le remorqueur " St. Paul."

do do " St. Louis " et 2 chalans, un chalan à houille et le remorqueur " Sensation."

Le dragueur élévateur n° 9, 3 chalans et le remorqueur " Delisle."

Le dragueur à cuiller " Challenge," 2 chalans et le remorqueur " Trudeau."

do do " Ontario, 3 chalans et le remorqueur " Sir John."

Bateaux-chèvres, n° 1 et n° 2.

Au Manitoba.

Le dragueur " Winnipeg," 2 chalans, le remorqueur " Sir Hector " et un bateau à charbon.

Le dragueur " Priestman," le remorqueur " Victoria " et deux chalans.

A la Colombie-Britannique.

Le dragueur à godets " Pacific," 6 chalans, et le remorqueur à vapeur " Princess."

Le bateau-chèvre " Samson."

Chenal des vaisseaux, fleuve Saint-Laurent.

Quatre dragueurs élévateurs, les remorqueurs " John Pratt," " St. James," " St. Francis," C. J. Brydges," " Minnie Parsons "; trois dérocheuses, deux bateaux à charbon, un bateau pour la pierre, douze chalans à déchargeoirs, d'une capacité de 80 verges, 2 chalans d'une capacité de 150 verges, un chalan pour les sondages et deux chalans à fond plat.

Nouveau matériel de dragage.

Le dragueur élévateur " Laval," en voie de construction.

Un remorqueur, pas de nom, en voie de construction. *Voir* annexe n° 3, page 151.

Réparations des dragueurs.—On trouvera à la page 151 de l'annexe n° 3 un état des dépenses faites pour réparer la coque et le mécanisme des divers dragueurs.

ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'annexe n° 1, de la page 3 à la page 13 contient un état du comptable, qui indique les dépenses faites pour la construction, les réparations, etc., et pour le chauffage, l'éclairage et la distribution d'eau de tous les édifices publics, entretenus par le ministère, dans tout le Canada, durant le dernier exercice. Les détails des dépenses pour les réparations, etc., sont aussi indiqués à l'annexe n° 14, page 243.

ÉDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

Entretien.—Les services du chauffage, de l'éclairage, des sonneries et de l'eau en rapport avec le parlement et les autres édifices publics de la capitale ont été maintenus avec efficacité tout en tenant compte des améliorations et de l'économie.

On trouvera les détails à l'annexe n° 1, page 5. A l'annexe n° 2, pages 25 à 37. A l'annexe n° 14, page 246.

FONCTIONNAIRES.

L'annexe n° 7, page 207, est un état qui donne les noms, avec la date des nominations, etc., des principaux fonctionnaires du ministère des travaux publics, à compter de 1841 jusqu'en 1894.

GALERIE DES BEAUX-ARTS.

Dans le cours du dernier exercice la galerie des beaux-arts s'est augmentée des tableaux qui suivent :—

Une peinture à l'huile par F. Brownell.
" " W. A. Sherwood.
" " Mme G. G. Reid.

Aquarelle par J. A. Fraser, A.R.C.

Voici le nombre de visiteurs qui ont inscrit leurs noms pendant chaque exercice depuis l'inauguration de la galerie :—

1882-83	8,261
1883-84	9,928
1884-85	11,893
1885-86	8,792
1886-87	11,943
1887-88	16,593
1888-89	14,241
1889-90	18,048
1890-91	21,289
1891-92	20,026
1892-93	16,717

La galerie des beaux-arts occupe le premier étage de l'édifice du Victoria Hall, sur la rue O'Connor. L'établissement de pisciculture de l'état se trouve dans le sous-sol, et l'exposition des pêcheries est au rez-de-chaussée du même édifice.

L'absence des échantillons de nos pêcheries, durant l'exposition colombienne à Chicago, explique la diminution dans le nombre des visiteurs à la galerie des beaux-arts, durant le dernier exercice, car bon nombre de ceux qui venaient voir l'exposition des pêcheries, visitaient en même temps la galerie des beaux-arts.

Toutefois le nombre considérable de ceux qui ont visité la galerie, en l'absence des échantillons, indique que l'intérêt public vis-à-vis les arts en Canada non seulement se maintient, mais qu'il augmente.

Le rapport du curateur se trouve à l'annexe n° 6, page 200.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Rapport du percepteur.—On trouvera à l'annexe n° 3 pages 164 et 172 le rapport du percepteur des droits de glissoire et d'estacades.

Huit états sont annexés à ce rapport, savoir :—

1er Etat indiquant les droits produits par les glissoires et travaux de l'Etat ci-après mentionnés, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

2e Etat indiquant le nombre de morceaux de bois, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

3e Etats des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa, dus depuis le 1er juillet 1889, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1893.

4e Etat des droits de glissoires et d'estacades produits par les travaux de l'Ottawa, à percevoir à Ottawa antérieurement, au 1er juillet 1889.

5e Etats des droits de glissoires à percevoir, district d'Ottawa, et pour lesquels des *bons* ont été expédiés à Québec pour être perçus.

6e Etats des droits de glissoires et d'estacades produits par les travaux du Saint-Maurice, qui restaient à percevoir le 30 septembre 1893.

7e Etat de droits de glissoires produits par les travaux du Saguenay, à percevoir le 30 juin 1893.

8e Etat des droits produits par les travaux de Fenelon Falls, Ontario, à percevoir le 30 juin 1893.

NEWCASTLE, RÉGION DE—On trouvera à la page 163 de l'annexe n° 3, une description détaillée des réparations qui ont été exécutées et un état qui indique la quantité de bois passé par la glissoire.

OTTAWA, RÉGION DE L'.—On trouvera à l'annexe n° 3, page 157, un rapport détaillé sur les travaux exécutés sous la direction du département, un état qui indique le nombre de morceaux de bois qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Ottawa et ses tributaires.

SAGUENAY, RÉGION DU.—Le rapport du surintendant des glissoires de cette région se trouve à la page 162, annexe n° 3.

SAINT-MAURICE, RÉGION DU.—Le rapport du surintendant et les détails des dépenses en rapport avec l'entretien des travaux de la région du Saint-Maurice se trouvent à l'annexe n° 3, page 461.

PERSONNEL.—Annexe n° 9, page 160, se trouve une liste qui donne les noms, les dates de naissance, de nomination, les salaires des personnes employées à toutes les glissoires et estacades du Canada.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BRISE-LAMES, JETÉES ET QUAIS.—Dans le cours de l'exercice le ministère a fait exécuter les travaux qui suivent, savoir :—

Annandale, comté de King.—Réparation de la jetée.
Baie Fortune do Prolongement du brise-lames.
Bay-View, comté de Queen.—Réparation de la jetée.
Belfast do do
Georgetown, comté de King.—Réparation du quai.
Pointe de Hurd, comté de Prince.—Réparation de la jetée.
Battures de Kier do do
Pointe Lewis, comté de King.—Réparation de la jetée.
Malpèque, comté de Prince.—Réparation du brise-lames.
Miminigash do Prolongement de la jetée du sud.
New-London, comté de Queen.—Réparation de la jetée.
Crique des Neuf-Milles do Construction d'une nouvelle jetée.
Pinette do Réparation de la jetée.
Port-Selkirk do Reconstruction d'un quai.
Pownal do Réparation de la jetée.

Jetée de Stephen, comté de King—Réparation de la jetée.
Baie Saint-Pierre do Ouvrage de protection de la grève.
Souris do Réparation du brise-lames.
Rivière Vernon, comté de Queen.—Réparation de la jetée.
Victoria (Crapaud), comté de Queen.—Réparation du quai.

Voir annexe n° 3, page 77.

Dragage.—Durant l'exercice du dragage a été fait aux endroits suivants dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, savoir :—

Cap de la Traverse.
Montague.
Port de Murray.
Baie Sainte-Marie.
Sturgeon.

(*Voir* annexe n° 1, page 18 ; n° 3, page 101.)

MANITOBA.

Dragage.—Le dragage pour améliorer la navigation s'est continué à la barre, à l'embouchure de la branche ouest de la rivière-rouge, à 18 milles de Selkirk et aussi dans la rivière de la Vase-Blanche.

(*Voir* annexe n° 3, page 145.)

Édifices.—Des réparations, des additions ou des améliorations ont été faites aux édifices qui suivent, savoir :—

Saint-Paul, école d'industrie.
Winnipeg, entrepôt de vérification.
Winnipeg, dépôt d'immigrants.
Winnipeg, bureau du commissaire des terres.
Bureau du revenu de l'intérieur.

(*Voir* annexe n° 1, page 6. Annexe n° 2, page 39.)

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ET GARDIENS.

Employés.—Une liste des mécaniciens, etc., employés dans les édifices publics du Canada, se trouve à l'annexe n° 8, page 212, ainsi qu'un état qui indique la date de la naissance, la position, la date de la nomination et les salaires.

NAVIGATION—OUVERTURE ET CLOTURE DE LA.

Dates.—L'annexe n° 12 est la continuation du registre tenu par le ministère depuis 1867. Il indique l'époque, en 1892-93, à laquelle la navigation s'est fermée, dans les principaux ports du Canada, à cause de la formation de la glace.

Des remerciements sont de nouveau offerts aux fonctionnaires de la douane pour la promptitude avec laquelle ils ont fourni les informations au ministère.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Brise-lames et jetées.—A chacun des lieux suivants, des brise-lames, des quais ou des jetées ont été commencés, réparés ou prolongés dans le cours de l'exercice :—

Anderson's Hollow, comté d'Albert.—Réparation du brise-lames.
Campbellton, comté de Ristigouche.—Prolongement du quai de délestage.
Cap Tourmentin, comté de Westmoreland.—Parachèvement du quai.
Clifton, comté de Gloucester.—Réparation du brise-lames.

Dalhousie, comté de Ristigouche.—Réparation du quai.
Edgett's Landing, comté d'Albert.—Construction du quai.
Grand-Anse, comté de Gloucester.—Réparation du brise-lames.
Lower Neguac, comté de Northumberland.—Construction d'un quai.
Mispec, comté de Saint-Jean.—Réparation du brise-lames.
Pointe du Chêne, comté de Westmoreland.—Reconstruction du quai.
Ram Pasture Neck do Réparat. des ouvrages de protect.
Rivière Saint-Jean.—Amélioration générale de la rivière.
Shippegan, comté de Gloucester.—Réparation du brise-lames.
Tracadie do Construction d'un débarcadère.

(*Voir* annexe n° 1, page 15, et n° 3, page 70.)

Dragage.—Du dragage pour l'amélioration des rivières, dans le but de faciliter la navigation, a été exécuté sous la direction du ministère :—

Bathurst (rivière Nipisiguit), Rivière Richibouctou,
Rivière Miramichi, do Saint-Jean.

(*Voir* annexe n° 1, page 18, et n° 3, page 100.)

Edifices.—Dans le cours du dernier exercice le ministère a réparé et amélioré les édifices publics des endroits qui suivent, savoir :—

Bathurst, Newcastle,
Carleton, Saint-Jean, douane,
Dalhousie, do bureau de poste,
Frédéricton, do caisse d'économie.
Moncton,

Les hôpitaux et les autres bâtiments qu'embrasse la station de la quarantaine de l'île aux Perdrix ont été mis en bon état ; la station et ses accessoires ont aussi subi des réparations complètes.

Un nouveau bureau de poste à Chatham est en voie de construction.

(*Voir* annexe n° 1, page 3, et l'annexe n° 2, page 29.)

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Brise-lames, jetées et quais.—Dans le cours de l'exercice on a travaillé aux quais, jetées et brise-lames des localités qui suivent :—

Barrington, comté de Shelburne.—Parachèvement des débarcadères.
Bayfield, c'té d'Antigonish.—Nouveau quai et amélioration du brise-lames.
Belliveau, anse, comté de Yarmouth.—Réparation du quai.
Grande Tracadie, comté d'Antigonish do brise-lames.
Iles aux Oiseaux, comté de Victoria.—Enlèvement d'obstructions.
Blanche, comté de Shelburne.—Ouvrage de protection.
Blue Rock, comté d'Antigonish.—Réparation du brise-lames.
Boularderie, île, comté du Cap-Breton.—Réparation du quai.
Grande Anse Marsh, comté d'Inverness.—Réparation de la jetée.
Creek du Canada, comté de King.—Réparation de la jetée.
Ile du Cap du Nègre, comté de Shelburne.—Réparation.
Ile du Cap de Sable do Construction d'un brise-lames.
Ile du Caribou, comté de Pictou.—Réparation des ouvrages de protection.

Ruisseau de Chipman, comté de King.—Réparation de la jetée.
Pointe de l'Eglise, comté de Digby.—Réparation du quai, etc.
Baie des Vaches, comté du Cap-Breton.—Réparation du brise-lames.
D'Escousse, comté de Richmond.—Construction d'un nouveau quai.
Ile du Diable, comté d Halifax.—Construction d'un brise-lames.
Digby, comté de Digby.—Reconstruction du débarcadère.
Eatonville, comté de Cumberland.—Prolongement du quai.
Ile au Renard, comté d'Halifax.—Ouvrage de protection sur la grève.
Rivière des Français, comté de Victoria.—Réparation d'une pile.
Green Harbour, comté de Shelburne.—Ouverture d'un chenal pour les bateaux.
Halifax, comté de Halifax.—Quai de la nouvelle quarantaine.
Hampton, comté d'Annapolis.—Réparation du quai.
Harbourville, comté de King.—Réparation du brise-lames.
L'Ardoise, comté de Richmond.—Construction d'un brise-lames.
Louis Head do Shelburne.—Parachèvement d'un brise-lames.
Mabou, comté d'Inverness.—Réparation de la jetée.
Maitland, comté de Hants.—Réparation du quai.
Margaree, comté d'Inverness do
Margaretville, comté d'Annapolis.—Réparation du brise-lames.
Meagher's Beach, c'té d'Halifax.— Réparat. des ouvrages de protect. de la grève.
Meteghan Cove, comté de Digby.—Réparation du quai.
McNair's Cove, comté d'Antigonish do
Morden, comté de King.—Réparation du quai.
Noël, comté de Hants.—Ouvrage de protection.
Parrsboro', comté de Cumberland.—Creusage du chenal.
Ile Pictou, comté de Pictou.—Réparations des quais de l'est et de l'ouest.
Port-George, comté d'Annapolis.—Réparation du brise-lames.
Port-Lorne do do do
Porter's Lake, comté d'Halifax.—Ouverture d'un chenal.
Round Hill, comté d'Annapolis.—Parachèvement d'un barrage.
Rivière au Saumon, comté de Digby.—Réparation d'un brise-lames.
Somerville, comté de Queen.—Réparation d'un brise-lames.
Goulet du Sud, comté de Victoria.—Construction d'un quai.
Ile de Pierre, comté de Shelburne do brise-lames.
Sydney, Cap-Breton.—Prolongement du quai.
Tatamagouche, comté de Pictou.—Réparation du quai.
Arichat-Ouest, comté de Richmond do
Chezzetcook-Ouest, comté d'Halifax.—Parachèvement du brise-lames.
Anse du Naufrage, comté de Victoria.—Réparation du quai.

(*Voir* annexe n° 1, page 14, et annexe n° 3, page 52.)

Dragage.—A l'aide du matériel disponible on a fait du dragage dans les localités qui suivent, savoir :—

McNair's Cove (Port-Mulgrave), Port de Pictou.
Canal Saint-Pierre (entrée du canal de).

(*Voir* annexe n° 1, page 18, et annexe n° 3, page 98.)

Edifices.—Les édifices publics des localités suivantes ont été réparés, améliorés ou agrandis dans le cours du dernier exercice, savoir :—

Arichat,	Pointe Edouard, Sydney.
Baddeck,	Sydney (Nord),
Halifax,	Truro,
Nappan,	Windsor,
Pictou,	Yarmouth.

A Dartmouth et à Lunenburg on est à construire des bureaux de poste.

La station de la quarantaine à l'île Lawlor a été munie de tous les moyens de logement et de tous les appareils nécessaires de manière à pouvoir faire face à toute éventualité.

Voir annexe n° 1, pages 3 et 8. Annexe n° 2, page 25, et annexe n° 14, page 244.)

ONTARIO.

Brise-lames, jetées et quais.—Dans le cours de l'exercice des travaux ont été exécutés sous la direction des fonctionnaires du ministère, aux endroits qui suivent, savoir :—

Burlington, chenal, Halton.—Réparation de la jetée.
Clapperton, chenal, comté d'Algoma.—Enlèvement de roches.
Gorich, comté de Huron-ouest.—Réparation de la jetée.
Kincardine, comté de Bruce.—Réparation de la jetée.
Kingston, comté de Frontenac.—Enlèvement d'une batture.
Petit Courant, comté d'Algoma.—Amélioration du chenal.
Meaford, comté de Grey.—Réparation des ouvrages de protection.
McInnis Bank, comté d'Algoma.—Enlèvement de roches.
Port-Albert, comté de Huron.—Réparation de la jetée du nord.
Port-Elgin, comté de Bruce.—Réparation du brise-lames.
Port-Hope, comté de Durham.—Réparation des quais.
Port-Rowan, comté de Norfolk.—Construction d'un débardère.
Rainy River, comté d'Algoma.—Construction de piles en coffrage.
Rivière Beaudet, comté de Glengarry.—Amélioration de la rivière.
Southampton, comté de Bruce.—Réparation de la jetée.
Thornbury, comté de Grey.—Réparation du quai.
Toronto, comté de York.—Construction de travaux dans le port.

(*Voir* annexe n° 3, page 90.)

Dragage.—Du dragage a été fait aux endroits qui suivent :—

Bath,	Napanee,
Belleville,	Newcastle,
Bowmanville,	Northport,
Cobourg,	Owen-Sound,
Collingwood,	Penetanguishene,
Gananoque,	Picton,
Goderich,	Port-Arthur,
Hamilton,	Port-Credit,
Kaministiquia, Rivière,	Port-Elgin,

Kincardine,
Kingston,
Lions Head,
Meaford,
Midland,
Mosquito Bay,
Port-Hope.
Port-Stanley,
Saugeen, Rivière,
Thornbury,
Whitby,
Wolf, Ile.

(*Voir* annexe n° 3, page 127.)

Edifices.—Dans le cours de l'exercice, on a terminé, agrandi réparé ou installé et amélioré des édifices publics à chacun des lieux qui suivent, savoir :—

Chatham,
Hamilton,
Orillia,
Ottawa,
Peterborough,
Petrolea,
Port-Arthur,
Sainte-Catherine,
Toronto, douane,
do entrepôt de vérification.
do salle d'exercices militaires.

(*Voir* annexe n° 1, page 4. Annexe n° 2, page 34. Annexe n° 14, page 245.)

PARC DE LA COTE DU MAJOR.

La belle apparence attrayante de ce lieu favori de repos a été entretenue dans le cours de l'été. Les terrains et les sentiers ont été aussi entretenus par l'entrepreneur d'une manière satisfaisante. *Voir* annexe n° 2, page 37.

PONTS ET CHAUSSÉES.

Construction, etc.—On trouvera à l'annexe n° 1, page 20, un état détaillé des dépenses faites pour les ponts et chaussées, et une description des travaux à l'annexe n° 3, pages 158, 159 et 173.

QUÉBEC.

Brise-lames, jetées, quais, etc.—Dans le cours de l'exercice les travaux nécessaires qui suivent ont été exécutés, savoir :—

Anse Saint-Jean, comté du Saguenay.—Réparation du quai.
Anse à l'Eau ou Tadoussac, comté du Saguenay.—Réparation du quai.
Baie Saint-Paul, comté de Charlevoix.—Réparation du quai.
Cacouna, comté de Témiscouata.—Construction d'une pile.
Cap à l'Aigle, comté de Charlevoix.—Réparation du quai
Chicoutimi, Saguenay et Chicoutimi. Réparation du quai.
Etang du Nord, Iles de la Madeleine.—Réparation du brise-lames.
Ile aux Coudres, comté de Charlevoix.—Réparation de la jetée.
Ile Verte, comté de Témiscouata.—Parachèvement du débarcadère.
Knowlton's Landing, comté de Brome.—Construction d'un hangar et d'une salle d'attente.
Lac Mégantic, comté de Brome.—Réparation du quai.
Laprairie, comté de Laprairie.—Construction d'ouvrage de protection.
L'Islet, comté de L'Islet.—Réparation du quai.

Les Eboulements, comté de Charlevoix.—Réparation du quai.
Longueuil, comté de Chambly do
Matane, comté de Rimouski.—Prolongement du quai.
Malbaie, comté de Charlevoix.—Réparation du quai.
Nicolet, comté de Nicolet.—Construction d'un brise-glace.
Rimouski, comté de Rimouski.—Réparation du quai.
Rivière du Lièvre, comté d'Ottawa.—Réparation d'une pile.
Rivière L'Assomption,—Enlèvement d'obstacles.
Rivière Saint-Louis, comté de Beauharnois.—Réparation du coursier d'alimentation.
Rivière Saint-Maurice.—Amélioration du chenal.
Rivière Noire, comté de Charlevoix.—Enlèvement de pierres et de cailloux.
Rivière Ottawa, comté de Laval.—Enlèvement de cailloux.
Rivière Yamaska, comté d'Yamaska.—Réparation du barrage.
Sainte-Anne des Monts, comté de Gaspé.—Parachèvement d'une pile.
Saint-Jean, Ile d'Orléans.—Réparation d'un quai.
Saint-Jean Port-Joli, comté de L'Islet.—Réparation d'un quai.
Saint-Laurent, Ile d'Orléans.—Réparation d'un quai.
Saint-Michel de Bellechasse, comté de Bellechasse.—Réparation du quai.
Yamachiche, comté du Saint-Maurice.—Construction d'une pile.

(*Voir* annexe n° 3, page 84.)

Dragage.—Durant l'exercice, du dragage a été fait dans la province de Québec dans les rivières et autres lieux suivants, savoir :—

Fleuve Saint-Laurent, chenal des vaisseaux entre Montréal et Québec,
Charlemagne,
Chateauguay,
Dorval,
Rivière Saint-Maurice,
Longueuil,
Saint-Placide.

(*Voir* annexe n° 3, pages 122 à 127.)

Edifices.—Durant l'exercice des améliorations, réparations, additions ou agrandissements ont été faits aux édifices et institutions qui suivent, savoir :—

Fraserville, bureau de poste,
Grosse-Ile, station de la quarantaine,
Montréal, douane,
do entrepôt de vérification,
do bureau de poste,
Québec, citadelle,
Québec, entrepôt de vérification,
do bureau de poste,
Saint-Henri, bureau de poste,
Saint-Hyacinthe,
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier,
Trois-Rivières, douane.

On a fait de grandes améliorations à la Grosse-Isle. Cette station possède maintenant des moyens de quarantaines qui n'ont pas de supérieurs, et l'on considère que l'installation est complète.

On est à construire un bureau de poste à West-Farnham.

(*Voir* annexe n° 1, page 4. Annexe n° 2, page 30. Annexe n° 14, page 245.)

RELEVÉS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.

Pendant l'exercice des relevés géodésiques, des examens et des rapports ont été faits par des fonctionnaires du ministère à 68 différentes localités ; on en trouvera une liste à l'annexe n° 3, page 174.

TÉLÉGRAPHES.

La majeure partie du réseau télégraphique du golfe Saint-Laurent a été établie en 1880, il y a 14 ans. Dans le cours de cette période, nombre d'additions et de prolongements nécessaires ont été faits, et d'année en année le service a été davantage apprécié.

Les câbles primitifs sont encore en usage et en opération, et la même surveillance habile et intelligente se continue, lorsqu'il s'agit de trouver et de réparer des défauts et des avaries, sans les déranger du lieu où ils sont posés, etc., ils devront durer bien longtemps encore. Ceci est d'autant plus consolant que, dans le temps, on comptait que la durée d'un câble ne dépassait pas douze ans.

Les lignes télégraphiques de l'Etat ne sont pas une source suffisante de recettes pour pourvoir à leurs propres dépenses ; c'est en raison du fait qu'elles sont construites et exploitées dans des régions du pays où le trafic est trop faible pour y amener des entreprises d'intérêt particulier, bien que des communications rapides puissent être indispensables dans l'intérêt du commerce et de la prospérité d'immenses régions du pays. Ainsi donc, quoiqu'on puisse s'attendre à un déficit annuel, on ne croit pas pouvoir augmenter le tarif, ou diminuer notablement les dépenses sans compromettre l'efficacité et la stabilité du service.

Le rapport du surintendant intérimaire se trouve à l'annexe n° 5, page 185.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Contrat.—Le contrat pour l'entretien, etc., des terrains du parlement, a été exécuté d'une manière satisfaisante dans le cours de l'exercice.

(*Voir* annexe n° 2, page 36.)

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Edifices.—Dans le cours du dernier exercice, on a exécuté des travaux aux postes, casernes, écoles, etc., qui suivent :—

Calgary, bureau de poste, etc.—En construction.

do bureaux d'enregistrement.—Installés et meublés.

Edmonton, bureau d'enregistrement des terres et des bois de la couronne.—En construction.

Lethbridge, édifice public.—En construction.

Mâchoire-d'Orignal, palais de justice et poste de police.—En construction.

Medicine-Hat, caserne et salle d'audience.—Installées.

do dépôt d'immigrants et écuries.—Enlevées de la propriété du C.C.P.

Creek de l'Erable, hôpital.—Réparations nécessaires.

do casernes de la police à cheval.—Réparations nécessaires.

Moosomin, palais de justice de la police à cheval.—Modifications et améliorations.

do écurie et bâtiment de transport.—Edifice terminé.

Prince-Albert, bureau des terres et d'enregistrement.—Edifice sous contrat.

Daim-Rouge, école d'industrie.—Edifice sous contrat.

Régina, caserne du sud.—Réparations.

do palais de justice.—Edifice sous contrat.

(*Voir* annexe n° 1, pages 6 et 11, et annexe n° 2, page 40.)

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. GOBEIL,
Sous-ministre.

ANNEXE N° 1.

ÉTAT DE LA DÉPENSE

PAR LE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1893

O. DIONNE, COMPTABLE

(Renvoi n° 146836.)

ANNEXE N° 1.

ETAT indiquant le montant dépensé par le ministère des travaux publics du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ ct
EN GÉNÉRAL	.....	.....	2,960 97	2,960 97
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, bureau de poste	.....	22 94	.....	22 94
Annapolis do	.....	21 86	.....	21 86
Antigonish do	.....	33 75	.....	33 75
Arichat do	.....	238 02	.....	238 02
Baddeck do	.....	280 75	.....	280 75
Dartmouth do	4,600 59	.....	.....	4,600 59
Halifax, édifice fédéral (nouvelle chaudière, etc)	425 13	749 74	.....	1,174 87
do salle d'exercice	2 88	.....	.....	2 88
do entrepôt de vérification	.....	1,444 75	.....	1,444 75
do bureau d'immigration	.....	125 00	.....	125 00
do station de quarantaine de l'île Lawlor	19,282 67	.....	.....	19,282 67
do pénitencier	.....	0 24	.....	0 24
do bureau de poste	.....	143 80	.....	143 80
do bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur	.....	27 87	.....	27 87
Lunenburg, bureau de poste, etc	8,754 41	.....	.....	8,754 41
Nappan, station agronomique	442 53	.....	.....	442 53
New-Glasgow, bureau de poste, etc	.....	10 80	.....	10 80
Sydney-Nord do —améliorations	988 15	.....	.....	988 15
Pictou, douane, bureau de poste, etc	107 20	3 20	.....	110 40
do station de quarantaine	.....	77 00	.....	77 00
Sydney, bureau de poste, etc	1,479 63	26 00	.....	1,505 63
do station de quarantine	.....	280 50	.....	280 50
Truro, bureau de poste, etc	.....	10 50	.....	10 50
Windsor do	.....	423 14	.....	423 14
Yarmouth do —améliorations	999 99	3 00	.....	1,002 99
Ile du Prince-Édouard.				
Charlottetown, édifice fédéral	.....	270 27	.....	270 27
do station de quarantaine	.....	26 00	.....	26 00
Montague, bureau de poste, etc., —coffre-fort	426 05	30 30	.....	456 35
Summerside do —renouvellements	437 63	.....	.....	437 63
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst, bureau de poste, etc	.....	73 85	.....	73 85
Carleton (Saint-Jean), bureau de poste	.....	2 00	.....	2 00
Chatham, bureau de poste	2,919 25	95 60	.....	3,014 85
Dalhousie do	.....	144 67	.....	144 67
Frédéricton do	.....	156 66	.....	156 66
Moncton do	.....	41 27	.....	41 27
Newcastle do	.....	233 45	.....	233 45
Portland do	.....	130 90	.....	130 90
A reporter	40,866 11	5,127 83	2 960 97	48,954 91

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Nouveau-Brunswick—Fin.				
Report	40,866 11	5,127 83	2,960 97	48,954 91
Saint-Jean, douane—ancienne		70 09		70 09
do do —temporaire		4,791 72		4,791 72
do do —nouvelle	74,983 38			74,983 38
do édifices fédéraux		100 00		100 00
do bureau de l'ingénieur		537 25		537 25
do entrepôt de vérification		270 83		270 83
do bureau du revenu de l'intérieur		60 00		60 00
do hôpital de marine		56 36		56 36
do station de quarant. de l'île aux Perdrix	4,136 75			4,136 75
do bureau de poste		773 08		773 08
do caisse d'épargne		233 83		233 83
St-Stephen, bureau de poste, etc		5 35		5 35
Sussex, bureau de poste, etc		54 91		54 91
Woodstock, bureau de poste, etc		3 13		3 13
Québec.				
Aylmer, bureau de poste		2 72		2 72
Coaticook do —améliorations	800 00			800 00
Grosse-Ile, station de quarantaine	74,839 27			74,839 27
Hull, bureau de poste		8 89		8 89
Joliette do		4 55		4 55
Lachine do		49 45		49 45
Laprairie do	9,527 97			9,527 97
Montréal, bureau de l'inspecteur des bestiaux		85 70		85 70
do douane		2,402 29		2,402 29
do entrepôt de vérification		255 76		255 76
do bureau du revenu de l'intérieur		93 25		93 25
do bureau de poste—améliorations	11,147 92	164 42		11,312 34
Québec, édifices de la citadelle		1,542 85		1,542 85
do bureau des inspecteurs-mesureurs de bois		5 50		5 50
do douane		250 73		250 73
do entrepôt de vérification		478 04		478 04
do bureau d'immigration		85 00		85 00
do observatoire		58 11		58 11
do ancien édifice du parlement (terrain)		50 00		50 00
do bur. de poste, nouvelle aile et améliorations	2,644 89	149 00		2,793 89
do station de quarantaine, terrasse de la princesse Louise	1,508 15			1,508 15
do bâtiment du quai de la Reine		10 80		10 80
do bureau de l'inspecteur du service des signaux		42 79		42 79
Rivière-du-Loup (Fraserville), bureau de poste, etc	6,579 48			6,579 48
Sherbrooke, bureau de poste, etc		480 10		480 10
Sorel do		26 00		26 00
Saint-Henri do	3,020 74			3,020 74
Saint-Hyacinthe do	10,557 05			10,557 05
Saint-Jérôme do		152 35		152 35
Saint-Jean do		38 10		38 10
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	23,989 91			23,989 91
Trois-Rivières, douane		123 53		123 53
do bureau de poste		45 30		45 30
Valleyfield do		256 50		256 50
Farnham-Ouest do etc	3,551 99			3,551 99
Ontario.				
Almonte, bureau de poste, etc		67 00		67 00
Amherstburg do		47 25		47 25
A reporter	268,153 61	19,060 36	2,960 97	290,174 94

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ontario—Suite.				
Report	268,153 61	19,060 36	2,960 97	290,174 94
Belleville, bureau de poste, etc		134 19		134 19
Berlin do		55 18		55 18
Brampton do		72 75		72 75
Brantford, salle d'exercice	5,032 55			5,032 55
do bureau de poste, etc		114 01		114 01
Brockville do		91 36		91 36
Carleton Place do	2,560 34			2,560 34
Cayuga do		202 47		202 47
Chatham do amélioration	705 72			705 72
Clifton ou Niagara, Chutes, bureau de poste		21 25		21 25
Cornwall, bureau de poste		36 50		36 50
Dundas do		500 75		500 75
Galt do		7 00		7 00
Gananoque, bureau de poste		14 90		14 90
Guelph, bureau de poste		373 38		373 38
Hamilton, bureau des examinateurs du service civil		20 00		20 00
do douane		61 56		61 56
do bâtiment des immigrants		25 75		25 75
do bureau de poste		1,488 20		1,488 20
Kingston, bureau des examinateurs du service civil		21 35		21 35
do douane		83 02		83 02
do bâtiment des immigrants		99 01		99 01
do bureau de poste		162 86		162 86
Lindsay, bureau de poste		18 25		18 25
London, douane		89 76		89 76
do bureau de poste, changements, etc	2,870 12	2 50		2,872 62
Napanee do etc		3 60		3 60
Orangeville do etc		13 75		13 75
Orillia do etc	7,382 68			7,382 68
Ottawa, bureau des examinateurs du service civil		305 00		305 00
do entrepôt de vérification		1,700 00		1,700 00
do ferme expérimentale	4,264 84	353 22		4,618 06
do do chauffage			648 50	648 50
do musée géologique, changements, etc., bibliot.	750 00	445 89		1,195 89
do do éclairage			797 20	797 20
do parc de la côte du Major			3,984 27	3,984 27
do galerie nationale des beaux-arts			531 76	531 76
do do éclairage			11 40	11 40
do bureau de poste		1,036 77		1,036 77
do do éclairage			2,983 03	2,983 03
do imprimerie de l'Etat		264 67		264 67
do do éclairage			1,117 20	1,117 20
do édifices publics		116,423 31		116,423 31
do do terrains			5,995 25	5,995 25
do do chauffage			65,358 30	65,358 30
do do éclairage			21,008 29	21,008 29
do do enlèvement de la neige			2,066 98	2,066 98
do do service du téléphone			3,460 67	3,460 67
do do eau			14,943 66	14,943 66
do cour suprême		549 25		549 25
do do éclairage			73 20	73 20
Pembroke, bureau de poste		7 80		7 80
Peterborough, douane	6,008 65			6,008 65
do bureau de poste		347 18		347 18
Petrolea, bureau de poste, etc	12,782 70			12,782 70
Pictou do	25 00			25 00
Port-Arthur, bâtiment des immigrants		13 20		13 20
A reporter	310,536 21	144,220 00	125,940 68	580,696 89

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ontario—Fin.				
Report	310,536 21	144,220 00	125,940 68	580,696 89
Port-Arthur, bureau de poste	15,394 65			15,394 65
Port-Colborne do		53 11		53 11
Port-Hope do		68 20		68 20
Prescott do		240 31		240 31
Rideau-Hall		15,238 42		15,238 42
do combustible et éclairage (allocation)			8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige			400 00	400 00
Smith's Falls, bureau de poste, etc	2,705 67			2,705 67
Stratford, bureau de poste, etc		91 93		91 93
Strathroy do		9 52		9 52
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc		29 35		29 35
Saint-Thomas, do		56 88		56 88
Toronto, bureau des examinateurs du service civil		60 02		60 02
do douane—lavage, etc	1,811 83	450 12		2,261 95
do édifices fédéraux		30 00		30 00
do salle d'exercice	145,442 10			145,442 10
do entrepôt de vérification	1,811 83			1,811 83
do do changement	267 37			267 37
do bureau du revenu de l'intérieur		160 06		160 06
do bureau de poste		1,248 35		1,248 35
Trenton do		57 91		57 91
Walkerton, bureau de poste, etc		223 80		223 80
Windsor do		2,313 95		2,313 95
Manitoba.				
Brandon, bureau des terres fédérales		31 50		31 50
do ferme expérimentale	551 91			551 91
do bâtiment des immigrants		143 00		143 00
do école industrielle	336 53			336 53
do bureau de poste	796 51	359 55		1,156 06
Edifices publics en général		1,015 07		1,015 07
Saint-Paul, école industrielle	61 25			61 25
Montagne-de-Pierre, pénitencier		9 50		9 50
Winnipeg, bureau de l'architecte		29 80		29 80
do bureau du commis des travaux		71 83		71 83
do douane		41 44		41 44
do bureau des terres fédérales		273 92		273 92
do salle d'exercice	35 00			35 00
do entrepôt de vérification		444 41		444 41
do casernes du Fort-Osborne	25,320 03	90 00		25,410 03
do bâtiment des immigrants		2,307 17		2,307 17
do bureau de poste		372 97		372 97
do édifices publics		37 50		37 50
Territoires du Nord-Ouest.				
Banff, casernes de la police à cheval		82 73		82 73
Battleford do do		2,170 41		2,170 41
Boundary, Creek do do		4 50		4 50
Bull-Head do do		5 00		5 00
Calgary, palais de justice, etc		37 95		37 95
do douane		10 40		10 40
do bureau des terres de la couronne		179 50		179 50
do bâtiment des immigrants		85 10		85 10
de casernes de la police à cheval		1,676 54		1,676 54
do bureau de poste, etc	9,282 47			9,282 47
A reporter	514,353 36	174,031 72	134,340 68	822,725 76

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Territoires du Nord-Ouest—Fin.				
Report	514,353 36	174,031 72	134,340 68	822,725 76
Canmore, casernes de la police à cheval		392 21		392 21
Lac aux Canards, casernes de la police à cheval		41 53		41 53
Edmonton, bâtiment des immigrants		147 00		147 00
do casernes de la police à cheval		70 77		70 77
do bur. d'enreg. et b. de l'ag. des ter. de la cour.	7,220 97			7,220 97
Fort-Macleod, casernes de la police à cheval		616 08		616 08
Fort-Saskatchewan do do		188 73		188 73
Indian-Head, ferme expérimentale	25 00			25 00
Lethbridge, douane et palais de justice	246 42			246 42
do casernes de la police à cheval		581 22		581 22
Maple-Creek do do		1,090 49		1,090 49
Medicine-Hat, bâtiment des immigrants—modifications au palais de justice, etc	685 65			685 65
Medicine-Hat, casernes de la police à cheval		15 00		15 00
Mâchoire-d'Orignal, palais de justice, etc	1,613 82			1,613 82
Moosomin, palais de justice, etc	868 49	46 85		915 34
do casernes de la police à cheval		985 16		985 16
McCoy do do		50 00		50 00
Porc-Épic, Buttes du do		4 67		4 67
Prince-Albert, palais de justice, etc		90 68		90 68
do casernes de la police à cheval		289 72		289 72
do bur. d'enreg. et des terres de la cour	3,900 97			3,900 97
Daim-Rouge, école industrielle	11,309 19			11,309 19
Régina, bureau du commis des travaux		19 47		19 47
do palais de just., bur. des terres et enregistrem.	9,091 22			9,091 22
do do		42 06		42 06
do résidence du lieutenant-gouverneur (nouvelle)	1,115 63	269 36		1,384 99
do do do (ancienne, chauffage de la serre-chaude, 1890–91)		132 37	1,314 61	1,446 98
do casernes de la police à cheval		1,376 72		1,376 72
do bureau de poste		5 65		5 65
Terre de Rupert, école industrielle		14 00		14 00
Saint-Albert, casernes de la police à cheval		5 00		5 00
Wood-End do do		17 95		17 95
Montagne de Bois do do		132 15		132 15
Woolsley, palais de justice, etc	48 74			48 74
Colombie-Britannique.				
Agassiz, ferme expérimentale	715 72			715 72
Kootenay, casernes de la police à cheval		8 35		8 35
Nanaïmo, bureau de poste, etc	405 90	112 35		518 25
New-Westminster, bureau de poste, etc		1,427 00		1,427 00
Edifices publics en général		53 90		53 90
Vancouver, bureau de poste	34,130 24			34,130 24
Victoria, bureau des agences		165 00		165 00
do casernes	2,482 31			2,482 31
do douane		951 15		951 15
do salle d'exercices	34,459 64			34,459 64
do hôpital de la marine (modific. et améliorat.)	1,963 73			1,963 73
do bureau de la marine		2 00		2 00
do bâtiments militaires	2,146 60			2,146 60
do bureau de poste		488 24		488 24
do poudrière	3,420 53			3,420 53
do caisse d'épargne		42 46		42 46
William's-Head, station de quarantaine	29,539 10			29,539 10
Angleterre.				
Maison du haut-commissaire à Londres		21 78		21 78
A reporter	659,743 23	183,928 79	135,655 29	979,327 31

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	659,743 23	183,928 79	135,655 29	979,327 31

Dépenses pour les services suivants.	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Nouvelle-Ecosse.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Amherst, bureau de poste.	400 00	4 48	236 90	209 37	.....	850 75
Annapolis do ..	400 00	19 25	178 35	.....	40 00	637 60
Antigonish do ..	400 00	4 14	80 00	34 45	.....	518 59
Arichat do ..	.....	.....	102 26	.....	.....	102 26
Baddeck do ..	200 00	4 50	97 50	22 50	.....	324 50
Halifax, édifices fédéraux.	2,018 01	4 35	876 80	3,021 22	568 75	6,489 13
do entrepôt de vérification.....	500 00	.....	174 80	44 80	136 43	856 03
do bât. des immigr.	.....	.....	208 11	369 98	.....	578 09
N.-Glasgow, bur. de poste.	400 00	9 41	120 00	408 09	100 00	1,037 50
Sydney-Nord do ..	400 00	1 35	168 00	316 00	.....	885 35
Pictou, douane.....	400 00	2 55	104 43	15 76	.....	522 74
Sydney, bureau de poste..	400 00	26 90	228 75	89 19	.....	744 84
Truro do ..	400 00	7 50	143 00	270 91	10 00	831 41
Windsor do ..	409 99	3 55	117 00	154 80	50 00	735 34
Yarmouth do ..	400 00	4 69	168 01	397 85	60 00	1,030 55
Ile du Prince-Edouard.						
Charlottetown, édifice fédéral.....	1,899 24	29 70	467 25	1,025 30	225 00	3,646 49
Montague, bureau de poste	143 30	15 53	54 00	13 25	.....	226 08
Summerside do .	400 00	38 81	330 88	41 30	.....	810 99
Nouveau-Brunswick.						
Bathurst, bureau de poste.	450 00	6 97	357 30	23 61	.....	837 88
Carleton, Saint-Jean, bureau de poste	100 00	.....	37 63	150 00	12 00	299 63
Chatham, bureau de poste.	310 00	.....	117 53	58 80	.....	486 33
Dalhousie do ..	400 00	14 31	246 58	22 70	.....	683 59
Frédéricton do ..	400 00	13 80	319 35	396 09	40 00	1,169 24
Moncton do ..	400 00	9 27	182 88	463 32	134 00	1,189 47
Newcastle do ..	400 00	32 15	331 21	302 40	.....	1,065 76
Portland do ..	.....	.....	32 90	.....	.....	32 90
Saint-Jean, douane—temporaire	509 00	6 00	556 30	86 86	.....	1,158 16
St-Jean, douane.....	.....	.....	.....	26 32	.....	26 32
do rev. de l'intérieur	.....	.....	.....	5 12	.....	5 12
do hôpital de marine	.....	.....	.....	67 80	.....	67 80
do pénitencier	412 50	.....	37 14	6 25	.....	455 89
do bureau de poste..	1,340 00	24 34	576 62	2,371 03	429 18	4,741 17
do caisse d'épargne..	.....	.....	313 35	86 95	20 29	420 59
St-Stephen, b. de poste, etc	400 00	13 80	125 50	548 10	64 00	1,151 40
Sussex do ..	400 00	1 09	207 62	9 77	.....	618 48
Woodstock do ..	414 63	.....	195 34	160 00	34 00	803 97
Québec.						
Aylmer, bureau de poste..	100 00	.....	187 80	28 51	.....	316 31
Coaticook do ..	400 00	15 47	225 46	347 20	40 00	1,028 13
A reporter.....	15,606 67	313 91	7,906 55	11,595 60	1,963 65	37,386 38

979,327 31

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	659,743 23	183,928 79	135,655 29	979,327 31

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Québec—Suite.						
Report	15,606 67	313 91	7,906 55	11,595 60	1,963 65	37,386 38
Grosse-Ile, station de quarantaine	332 70	.....	.....	.....	.....	332 70
Hull, bureau de poste, etc.	212 50	4 25	304 50	388 96	108 00	1,018 21
Joliette, bur. de poste, etc.	400 00	12 83	230 54	69 25	108 00	820 62
Lachine do	250 00	13 42	119 92	22 10	24 77	430 21
Laprairie do	.....	.....	36 25	.....	.....	36 25
Lévis, bât. des immigrants	.....	.....	16 00	.....	.....	16 00
Montréal, douane	1,318 34	275 27	752 33	531 03	356 05	3,233 02
do édifices publics fédéraux	1,800 00	8 00	.....	.....	.....	1,808 00
do salle d'exercice	540 00	.....	.....	.....	.....	540 00
do entrepôt de vérification	1,259 43	621 23	2,017 58	691 56	597 26	5,187 06
do bâtim. des immigrants	.....	.....	187 77	.....	43 65	231 42
do bur. du revenu de l'intérieur	645 00	.....	155 78	230 97	108 70	1,140 45
do bur. de poste	2,001 67	25 30	897 02	3,657 78	1,597 76	8,179 53
Québec, citadelle	76 50	.....	192 17	183 42	.....	452 09
do bur. du c. des trav.	48 00	4 07	.....	.....	.....	52 07
do b. des insp.-m. de b.	540 00	.....	213 65	.....	.....	753 65
do douane	540 00	.....	809 47	35 15	6 00	1,390 62
do entrepôt de vérification	1,140 00	157 21	1,073 99	31 32	.....	2,402 52
do bât. des immigrants	.....	.....	382 75	.....	.....	382 75
do station de quarantaine du bassin Louise	.....	.....	12 50	.....	.....	12 50
do observatoire	.....	.....	.....	.....	40 00	40 00
do bur. de poste	.....	27 19	375 50	818 40	3,024 00	4,245 09
do bâtiment du quai de la Reine	.....	.....	265 00	.....	.....	265 00
Rivière-du-Loup (Fraserville) bur. de poste	229 15	.....	257 75	.....	.....	486 90
Sherbrooke, bur. de p., etc.	430 00	88 13	317 80	304 50	54 00	1,194 43
Sorel do	450 00	25 59	258 55	207 05	250 00	1,191 19
Saint-Jérôme do	400 00	.....	324 46	176 00	57 00	957 46
Saint-Jean do	350 00	10 45	176 00	250 00	40 00	826 45
Saint-Vincent-de-Paul, penitencier	.....	.....	240 00	.....	.....	240 00
Trois-Rivières, douane	600 00	26 35	384 84	6 00	72 00	1,089 19
do b. de poste	400 00	6 25	191 50	.....	60 00	657 75
Valleyfield do	10 00	.....	50 40	26 30	.....	86 70
Ontario.						
Almonte, bur. de poste	400 00	12 30	142 00	46 59	75 00	675 89
Amherstburg, bur. de poste	400 00	21 15	157 00	63 00	77 50	718 65
A reporter	30,379 96	1,652 90	18,449 57	19,334 98	8,663 34	78,480 75

A reporter	979,327 31

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	659,743 23	183,928 79	135,655 29	979,327 31

Dépenses pour les services suivants—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Éclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Suite.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	30,379 96	1,652 90	18,449 57	19,334 98	8,663 34	78,480 75
Barrie, bureau de poste	400 00	.....	260 08	250 00	50 00	960 08
Belleville do	621 00	13 28	354 00	433 80	82 50	1,504 58
Berlin do	400 00	6 30	146 18	272 75	33 00	858 23
Brampton do	400 00	7 28	133 55	86 42	11 70	638 95
Brantford do	600 00	27 06	399 00	376 54	30 40	1,433 00
Brockville do	400 00	28 70	312 00	557 75	170 00	1,468 45
Carleton Place do	250 00	23 75	245 10	26 70	.....	545 55
Cayuga do	50 00	7 33	30 00	37 50	.....	124 83
Chatham do	850 00	32 06	243 55	333 60	90 00	1,549 21
Clifton ou bureau de poste des Chutes Niagara	400 00	48 95	413 85	210 99	35 00	1,108 79
Cobourg, bur. de poste	400 00	.....	259 00	169 25	45 50	873 75
Cornwall do	475 00	35 70	212 20	413 78	45 00	1,181 68
Dundas do	.....	.....	32 50	78 82	.....	111 32
Galt do	400 00	3 50	180 00	272 20	27 79	883 49
Gananoque, douane	.....	.....	140 00	.....	.....	140 00
do bur. de poste	.....	16 24	94 00	279 32	.....	389 56
Goderich do	400 00	49 89	218 90	.....	.....	668 79
Guelph do	400 00	8 00	330 04	253 20	28 08	1,019 32
Hamilton, douane	600 00	.....	.....	70 55	.....	670 55
do salle d'exercice	360 00	.....	.....	.....	.....	360 00
do bureau de poste	959 00	47 73	1,020 00	1,542 60	1,000 00	4,569 33
Kingston, douane	91 60	.....	370 88	142 20	77 60	682 28
do entrepôt de vérification	.....	.....	10 88	.....	12 00	22 88
do bur. du revenu. de l'intérieur.	.....	.....	.....	47 00	94 28	141 28
do collège militaire.	1,440 00	.....	.....	.....	.....	1,440 00
do bureau de poste.	148 12	4 60	294 80	404 60	56 26	908 38
Lindsay do	400 00	4 00	166 07	117 29	.....	687 36
London, douane	1,000 00	55 93	690 93	369 95	105 00	2,221 81
do bur. de poste	600 00	18 80	636 47	762 25	80 00	2,097 52
Napanee do	450 00	17 55	154 25	167 58	69 45	858 83
Orangeville do	400 00	16 98	124 80	138 99	.....	680 77
Ottawa, ferme expériment.	.....	.....	194 50	.....	270 00	464 50
do imprimerie de l'État	860 54	.....	.....	.....	.....	860 54
do édifices publics	943 50	.....	.....	.....	.....	943 50
do cour suprême	427 50	.....	.....	.....	.....	427 50
Pembroke, bur. de poste	399 96	15 25	216 67	262 24	.....	894 12
Peterboro, douane	.....	.....	180 00	.....	.....	180 00
do bureau de poste	431 94	16 18	191 63	372 80	75 00	1,087 55
Port-Arthur do	.....	.....	40 00	.....	.....	40 00
Port-Colborne do	220 00	15 35	.....	128 75	.....	364 10
Port-Hope do	366 63	14 90	240 00	171 29	.....	792 73
Prescott, douane	.....	.....	115 00	.....	.....	115 00
do bureau de poste.	458 26	15 94	215 30	136 72	.....	826 22
Rideau Hall.	363 00	.....	.....	.....	.....	363 00
A reporter	47,746 01	2,204 15	27,315 70	28,222 32	11,151 90	116,640 08

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	659,743 23	183,928 79	135,655 29	979,327 31

Dépenses pour les services suivants—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	App. ov. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Fin.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	47,746 01	2,204 15	27,315 70	28,222 32	11,151 90	116,640 08
Stratford, bur. de poste, etc	600 00	6 25	400 90	278 80	63 00	1,348 95
Strathroy do	366 63	32 05	204 53	15 55	2 88	621 64
Ste-Catherine do	366 63	12 10	238 46	226 11	57 00	900 30
St-Thomas do	366 63	19 35	392 78	460 50	25 25	1,264 51
Toronto, douane	550 00	31 50	474 25	106 56	181 77	1,344 08
do édifices publics fédéraux	1,375 00	.....	.....	.....	.....	1,375 00
do entrepôt de vérification	3,472 50	5 75	1,188 26	36 70	112 00	4,815 21
do bur. du revenu de l'intérieur	550 00	.....	454 97	248 30	73 75	1,327 02
do bur. de poste	1,003 32	42 25	1,332 18	2,769 66	683 85	5,831 26
Trenton do	416 63	7 25	150 00	208 00	.....	781 88
Walkerton do etc.	366 63	15 22	148 77	247 65	20 00	798 27
Windsor do	916 63	5 90	615 76	604 20	96 00	2,238 49
Manitoba.						
Brandon, bur. des terres fédérales	.....	.....	.....	54 00	.....	54 00
do ferme expériment	.....	.....	163 21	.....	.....	163 21
do bât. des immigr.	.....	.....	171 76	.....	.....	171 76
do bur. du revenu de l'intérieur	.....	.....	.....	4 00	.....	4 00
do bur. de poste	366 63	45 25	854 49	316 89	73 20	1,656 46
Minnedosa, bur. des terres fédérales	.....	.....	154 00	.....	.....	154 00
Winnipeg, douane	.....	16 05	527 60	211 41	91 20	846 26
do bur. des terres fédérales, etc.	.....	24 63	364 25	39 42	.....	428 30
do entrepôt de vérification	.....	9 12	619 80	10 53	.....	639 45
do casernes de Fort-Osborne	104 00	.....	171 70	.....	.....	275 70
do bât. des immigr.	.....	81 50	789 17	102 42	93 75	1,066 84
do bur. des sauvag.	.....	.....	207 00	.....	.....	207 00
do bur. de poste	2,690 00	87 77	2,412 75	904 23	412 50	6,507 25
Territoires du Nord-Ouest						
Battleford, bur. des terres fédérales	.....	.....	50 50	.....	.....	50 50
Birtle, bureau des terres fédérales, etc	.....	.....	78 00	.....	.....	78 00
Calgary, casernes	.....	.....	.....	602 70	820 65	1,423 35
do palais de just., etc	.....	17 95	325 75	175 00	225 00	743 70
A reporter	61,257 24	2,664 04	39,806 54	35,844 95	14,183 70	153,756 47

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Description des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	659,743 23	183,928 79	135,655 29	979,327 31

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Territ. du N.-O.—Suite.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	61,257 24	2,664 04	39,806 54	35,844 95	14,183 70	153,756 47
Calgary, bureau des terres fédérales, etc.			38 25			38 25
do bâtiment de l'immigration			274 50			274 50
do bur. des mines			163 00			163 00
Coteau, bureau des terres fédérales, etc			19 50			19 50
Deloraine, bur. des terres fédérales, etc			69 05			69 05
Edmonton, bur. d'enregistr			25 00			25 00
do bur. des terres fédérales, etc.			30 50			30 50
Estwan, bureau des terres fédérales, etc			23 00			23 00
Indian-Head, ferme expérimentale			249 28			249 28
Lac-Dauphin, bureau des terres fédérales, etc.			5 75			5 75
Lethbridge, bur. des terres fédérales, etc			51 00			51 00
Macleod, douane			170 00			170 00
Moosomin, palais de just.	366 63	33 15	458 63	14 83		873 24
Prince-Albert do etc	366 63	32 83	165 00	18 27		582 73
do bur. des terres fédér., etc			33 45			33 45
do bâtim. d'immigration			32 25			32 25
do bureau des titres			24 00			24 00
do bur. d'enregistr.			20 00			20 00
Qu'Appelle, palais de just.		2 50	8 00			10 50
Red-Deer, bur. des terres fédérales			28 50			28 50
Régina, palais de justice		26 90	775 65		41 60	844 15
do prison et asile des aliénés	660 00					660 00
do bâtim. de l'immigration			68 50			68 50
do résidence du lieut-gouverneur		29 50				29 50
do bur. de poste		14 01	277 10			291 11
do bur. d'enregistrem.			92 27			92 27
Saltcoats, bur. des terres fédérales			4 00			4 00
Touchwood, bur. des terres fédérales			10 10			10 10
A reporter	62,650 50	2,802 93	42,922 82	35,878 05	14,225 30	158,479 60

979,327 31

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Fin.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	659,743 23	183,928 79	135,655 29	979,327 31

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Fin.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Territoires du N.-O.—Fin.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	62,650 50	2,802 93	42,922 82	35,878 05	14,225 30	158,479 60
Wetaskiwin, bureau des terres fédérales	.....	.....	8 00	.....	.....	8 00
Whitewood et hangar des immigrants	.....	.....	28 00	.....	.....	28 00
Colombie-Britannique.						
Kamloops, bur. des terres fédérales	.....	.....	12 50	.....	.....	12 50
Nanaïmo, bur. de poste	600 00	.....	133 50	307 25	36 50	1,077 25
New-Westminster, bureau de poste	600 00	.....	262 90	272 75	.....	1,135 65
Victoria, douane	.....	.....	41 50	46 00	41 84	129 34
do bureau de poste	203 33	.....	374 53	965 25	30 18	1,573 29
Divers.						
Aberdeen, Dakota-Sud, E.-U., bur. d'immigration	.....	.....	7 95	.....	.....	7 95
Crookston, Minnesota, E.-U., bur. d'immigration	.....	.....	1 25	.....	.....	1 25
Edifices fédéraux en général	.....	34 40	628 19	.....	.....	662 59
Totaux	64,053 83	2,837 33	44,421 14	37,469 30	14,333 82	163,115 42

A reporter	659,743 23	183,928 79	298,770 71	1,142,442 73

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	659,743 23	183,928 79	298,770 71	1,142,442 73
Nouvelle-Ecosse.				
Barrington Passage, jetée	673 56			673 56
Bayfield, réparations au brise-lames		1,299 98		1,299 98
do nouveau quai	1,252 29			1,252 29
Anse Belliveau		500 00		500 00
Grande Tracadie, réparations aux brise-lames		300 00		300 00
Ile aux Oiseaux		202 84		202 84
Havre de Blanche	299 99			299 99
Roche Bleue, réparations au brise-lames		496 99		496 99
Boularderie, quai près de la Pointe de l'île—réparat		499 48		499 48
Etang de la Grande-Anse, jetée—réparations		1,923 65		1,923 65
Cap de la Rivière du Sable, brise-lames, côté sud	963 70			963 70
Ile au Caribou, brise-lames		300 00		300 00
Chéticamp, quai		100 08		100 08
Pointe de l'Eglise, quai		45 25		45 25
Baie des Vaches, brise-lames		3,499 90		3,499 90
Pointe Cribbin's, brise-lames		17 23		17 23
D'Escousse, quai	254 62			254 62
Ile du Diable, brise-lames	2,117 52			2,117 52
Digby, jetée (ancienne)—reconstruction	5,798 73	2,087 19		7,885 92
Eatonville—Travaux de protection à la grève	2,487 50			2,487 50
Ile au Renard— do	650 98			650 98
Rivière des Français, jetée		299 73		299 73
Grand-Village, quai	240 00			240 00
do rivière—travaux additionnels 1883-84	3,250 00			3,250 00
Havre de Green—ouverture du chenal	300 00			300 00
Halifax, bassin de radoub—Subvention	10,000 00			10,000 00
do Ile Lawlor, quai de la quarantaine	4,529 02			4,529 02
Hampton, brise-lames—réparations		1,500 09		1,500 09
Havres en général			6,201 24	6,201 24
Harbourville, brise-lames		30 00		30 00
Anse des Irlandais do		52 29		52 29
L'Ardoise do	9,332 50			9,332 50
Louis Head do	3,361 58			3,361 58
Mabou, havre—réparations à la jetée		993 09		993 09
Maitland, jetée		300 00		300 00
Margaree, jetée		1,083 85		1,083 85
Margaretville, jetée—réparations		992 93		992 93
Rivière Meagher		496 95		496 95
Anse Meteghan, brise-lames		299 72		299 72
Morden, jetée		259 67		259 67
Anse McNair—dragage, réparations à la jetée		1,320 04		1,320 04
Ile Negro—protection de grève	300 00			300 00
Nyanza, quai	110 00			110 00
Havre de Parrsboro'—dragage à l'entrée du chenal	3,497 52			3,497 52
Ile Pictou, quai	3,279 37			3,279 37
Lac Porter, chenal		147 00		147 00
Port-George, jetée		586 65		586 65
Port-Hood do		10 00		10 00
Port-Lorne do		500 00		500 00
Round-Hill	1,608 75			1,608 75
Somerville, jetée		598 02		598 02
Ile Spencer, jetée		20 50		20 50
Ile Assiniboine	1,064 66			1,064 66
South-Gut jetée	199 91			199 91
Sydney, quai, stat. de la quarantaine—Pointe Keating	1,200 02			1,200 02
Tatamagouche	99 97			99 97
Arichat-Ouest, brise-lames—réparations		1,479 69		1,479 69
A reporter	716,615 42	206,171 60	304,971 95	1,227,758 97

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	716,615 42	206,171 60	304,971 95	1,227,758 97
Nouvelle-Ecosse—Fin.				
Chezzetcook-Ouest, brise-lames	7,072 50			7,072 50
Anse Wreck do	100 00			100 00
Ile du Prince-Edouard.				
Annandale, jetée		299 98		299 98
Havre de la baie Fortune	2,193 25			2,193 25
Bayview, quai		100 00		100 00
Belfast, jetée		250 00		250 00
Brae-Harbour, brise-lames		100 00		100 00
Cascumpec, brise-lames		36 00		36 00
Georgetown, quai		399 90		399 90
Havres en général			446 58	446 58
Pointe-Hurd, jetée		572 29		572 29
Rive Kier, jetée		250 01		250 01
Pointe-Lewis, jetée		248 85		248 85
Malpèque, brise-lames—répar. aux travaux de défense.		250 00		250 00
Miminigash, brise-lames	2,353 61			2,353 61
New-London do		543 35		543 35
Nine-Mile-Creek, jetée—extension	402 70			402 70
Pinette, jetée		250 00		250 00
Pownal do		249 26		249 26
Port-Selkirk, jetée		117 41		117 41
Souris, brise-lames		1,936 22		1,936 22
Stephen, jetée		200 43		200 43
Baie Saint-Pierre, brise-lames—réparations		669 75		669 75
Rivière-Vernon, jetée		249 28		249 28
Victoria, jetée		50 00		50 00
Nouveau-Brunswick.				
Anderson's-Hollow, jetée		2 50		2 50
Ile de l'Ours	1,398 69			1,398 69
Rivière-Noire, jetée		180 82		180 82
Campbellton, quai de délestage	2,477 90			2,477 90
Cap-Tourmentin, brise-lames	42,600 61			42,600 61
Clifton, brise-lames		498 93		498 93
Dalhousie, quai de délestage—réparations		249 90		249 90
Rivière-Verte	200 00			200 00
Edgett's-Landing, quai	1,200 00			1,200 00
Lincoln, quai	500 00			500 00
Lower-Neguac, quai	3,650 76			3,650 76
Mispec, brise-lames		284 57		28 57
Moss-Glen, quai	200 00			200 00
Oromocto, battures	510 73			510 73
Pointe-Scovil, quai	500 00			500 00
Havre Sackville—réparations aux travaux de défense.		2,000 00		2,000 00
Havre Shédiac—nouveaux brise-lames, etc.	279 73			279 73
Shippegan, brise-lames		500 00		500 00
Rivière Saint-François	937 38			937 38
Saint-Jean, havre—Pointe-du-Nègre, brise-lames	2,194 80			2,194 80
do do Quais de l'Ile aux Perdrix	192 37			192 37
do rivière—enlever les chicots			250 00	250 00
do do digue à Grand-Falls	650 10			650 10
do do améliorations entre Andover et Grand-Falls	175 00			175 00
do do Barre Belvisor	599 72			599 72
A reporter	787,005 27	216,661 05	305,668 53	1,309,334 85

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	787,005 27	216,661 05	305,668 53	1,309,334 85
Nouveau-Brunswick—Fin.				
Rivière-Tobique—améliorer le chenal	874 28			874 28
Tracadie, quai	1,005 12			1,005 12
Vanwart's Landing, quai	500 00			500 00
Québec.				
Agnès, jetée, Lac Mégantic		300 00		300 00
Anse à l'Eau ou Tadousac, jetée	1,798 02			1,798 02
Anse Saint-Jean		499 23		499 23
Baie Saint-Paul, jetée isolée—réparations		898 47		898 47
do quai au Cap aux Corbeaux—prolong	129 94			129 94
Belœil, jetées			120 00	120 00
Cacouna, jetée	1,809 79			1,809 79
Cap à l'Aigle, jetée		149 94		149 94
Chicoutimi, quai—prolongement, etc.	1,000 01			1,000 01
Etang du Nord, brise-lames, Ile aux Goélands		1,495 40		1,495 40
Grosse-Ile—station de la quarantaine, quai		598 61		598 61
Havres en général			2,415 53	2,415 53
Ile aux Coudres, jetée—réparations		252 46		252 46
Ile Verte—jetée		998 11		998 11
Knowlton's Landing—jetée		918 09		918 09
Laprairie, brise-glace	2,589 51			2,589 51
Les Eboulements, quai		799 83		799 83
Lévis, bassin de radoub—dragage	1,994 43	631 60	7,838 47	10,464 50
L'Islet, jetée		6,190 34		6,190 34
Longueuil, jetée	2,496 63			2,496 63
Malbaie, jetée		1,780 98		1,780 98
Matane, jetée—prolongement	3,504 08			3,504 08
Jetées en aval de Québec			2,871 82	2,871 82
Pointe Saint-Pierre, havre	27 00			27 00
Rimouski, jetée		2,963 89		2,963 89
Rivière Bras Saint-Nicolas	2 00			2 00
do des Prairies	871 58			871 58
do du Lièvre		275 51	952 86	1,228 37
do du Loup (en bas), jetée		157 16		157 16
do L'Assomption—Chute Monte à Peine	399 40			399 40
do Nicolet—havre de refuge	1,953 50			1,953 50
do Noire	199 86			199 86
do Ottawa—chenal aux Mille Iles	999 91			999 91
do do chenal de Papineauville ou baie Pentecôte	500 00			500 00
do Ouelle, jetée		247 18		247 18
do Sainte-Anne de la Pérade—dragage	772 35			772 35
do Saint-Laurent—chenal des navires entre Québec et Montréal	76,318 51			76,318 51
do Saint-Louis—portes principales		48 35	129 00	177 35
do Saint-Maurice—chenal de l'ouest à l'embouch.	1,853 50			1,853 50
do do chenal entre les Grandes Piles et La Tuque	1,279 18			1,279 18
Rivière Yamaska—réparations à l'écluse et à la digue		1,050 74	637 35	1,688 09
Roberval, jetée—Lac Saint-Jean	508 44			508 44
Saint-Anicet, quai		25 88		25 88
Sainte-Anne des Monts, jetée	1,643 00			1,643 00
Saint-Jean, Ile d'Orléans, jetée		25 00		25 00
Saint-Jean Port-Joli do	4,927 61			4,927 61
Saint-Laurent, Ile d'Orléans, jetée		250 65		250 65
Saint-Michel de Bellechasse do		1,001 99		1,001 99
A reporter	896,962 92	238,220 46	320,633 56	1,455,816 94

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISES-LAMES—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	896,962 92	238,220 46	320,633 56	1,455,816 94
Québec—Fin.				
Saint-Thomas de Montmagny, jetée		25 41		25 41
Yamachiche do	556 75			556 75
Ontario.				
Belleville, havre—dragage	2,759 68			2,759 68
Burlington, baie de, chenal		301 70	714 69	1,016 39
Cobourg, havre	67 96			67 96
Georgienne, baie—Enlèvement des rochers Robertson	990 30			990 30
Goderich, havre—Prolongement des jetées	1,193 45			1,193 45
Hamilton, havre—Dragage	3,230 90			3,230 90
Havres en général			1,769 63	1,769 63
Kaministiquia, rivière—Bassin à virer, etc	9,561 77			9,561 77
Kincardine, havre	247 34			247 34
Kingston, bassin de radoub	48,612 54	158 64	7,875 27	56,646 45
do havre	6,999 92			6,999 92
Lions'-Head, brise-lames		99 25		99 25
Petit-Courant, lac Huron	3,764 54			3,764 54
Meaford, havre	3,821 53			3,821 53
Midland, havre—Dragage	4,983 96			4,983 96
Mudge, baie de	331 40			331 40
Owen-Sound, havre—Dragage	13,374 40			13,374 40
Pénétanguishine, havre—Dragage	2,491 98			2,491 98
Port-Albert—Jetée et dragage	614 43			614 43
Port-Arthur, havre—Dragage	3,110 77			3,110 77
Port-Elgin, havre— do	2,531 55			2,531 55
do Brise-lames		568 45		568 45
Port-Hope, havre		2,599 77		2,599 77
Port-Rowan, quai	3,983 02			3,983 02
Port-Stanley, havre	17 92			17 92
Rivière à La Pluie—Rapides du Long-Sault	7,570 39			7,570 39
do Beaudet—Déblayage du chenal	2,088 60			2,088 60
Rockport, quai			138 18	138 18
Southampton, havre		4,378 92		4,378 92
Thornbury do	2,981 27			2,981 27
Toronto do	71,775 33			71,775 33
Manitoba.				
Havres, etc., en général			370 04	370 04
Colombie-Britannique.				
Rivière Colombie—Améliorations en amont de Golden	5,400 27			5,400 27
do entre Revelstoke et le lac à la Flèche	2,461 09			2,461 09
do en aval de Kootenay	166 50			166 50
Rivière Cowichan	1,755 61			1,755 61
Esquimalt, bassin de radoub—Bal. sur barrière, etc.	4,784 20			4,784 20
do do —Rép. le caisson d'encl.		4,075 58	13,196 61	17,272 19
Rivière Fraser	9,975 26			9,975 26
do Améliorations de Miller's-Landing et Sumas	879 66			879 66
do Protection des travaux à Garry-Bush	7,941 79			7,941 79
Havres en général			3,537 41	3,537 41
Rivière Somas	5 50			5 50
A reporter	1,127,994 50	250,428 18	348,235 39	1,726,658 08

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report			1,127,994 50	250,428 18	348,235 39	1,726,658 07
Colombie-Britannique—Fin.						
Rivière Skeena			2,158 18	.....	.....	2,158 18
Victoria, havre			6,004 16	.....	.....	6,004 16
do Dragage dans l'extérieur du havre			11,655 05	.....	.....	11,655 05
Williams-Head—Quai de la quarantaine			24,605 71	.....	.....	24,605 71
HAVRES EN GÉNÉRAL			.....	.....	4,093 67	4,093 67
DRAGAGES—Réparations, etc.			.....	26,965 86	.....	26,965 86
OUTILLAGE DE DRAGAGE (nouveau)			29,189 93	.....	.....	29,189 93
DRAGAGE.						
(RENVOI N° 143984.)						
Nouvelle-Ecosse.						
Est, rivière de l' (Pictou)	$ 5,426 35					
Milieu, rivière du	2,051 01					
McNair, anse de (Antigonish)	4,108 51					
Pictou, havre de (Pictou)	560 59					
St-Pierre, canal (Richmond)	1,067 03					
		$ 13,213 49				
Ile du Prince-Edouard.						
Cap-Traverse (Prince)	$ 2,495 58					
Montague (King)	5,433 38					
Murray, havre S. (King)	707 94					
Ste-Marie, baie do	4,530 51					
Sturgeon do do	501 26					
		13,668 67				
Nouveau-Brunswick.						
Bathurst, havre (Gloucester)	$ 3,024 02					
Kennebecassis, rivière (King)	2,953 32					
Miramichi, rivière—						
Gordon-Flats $ 3,050 52						
Horse-Shoe 1,761 61						
Outer-Bar 47 61						
	4,859 74					
Oromocto	5,443 52					
Richibouctou, havre	1,833 04					
		18,113 64				
Total, provinces maritimes		$ 44,995 80				
Québec.						
Châteauguay, rivière	$ 739 27					
Dorval, havre	1,014 61					
L'Assomption, rivière à Charlemagne	934 11					
Longueuil, havre (au quai)	2,442 67					
Sainte-Placide	777 00					
En général	481 79					
		6,389 45				
A reporter		$ 51,385 25	1,201,607 53	277,394 04	352,329 06	1,831,330 63

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
DRAGAGE—*Fin.*			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		$51,385 25	1,201,607 53	277,394 04	352,329 06	1,831,330 63
Ontario.						
Amherstburg, havre de	$ 2,019 96					
Anderson do	925 81					
Bath do	136 10					
Belleville do	23 50					
Bowmanville do	2,191 00					
Cobourg do	3,980 20					
Collingwood do	1,358 72					
Gananoque do	643 31					
Goderich do	10,239 62					
Kincardine do	3,012 75					
Kingston do	539 83					
Kingsville do	633 10					
Lion, tête du do	2,492 45					
Meaford do	516 17					
Mosquito, baie do	125 92					
Napanee do	757 04					
Newcastle do	1,262 76					
Picton do	316 97					
Port-Arthur do	2,119 00					
Port-Credit do	592 00					
Port-Elgin do	1,744 00					
Port-Hope do	1,416 08					
Port-Stanley do	1,861 09					
Saugeen, rivière	576 00					
Thornbury, havre	1,896 88					
Whitby do	1,485 00					
Wolfe, île do	1,221 61					
En général	3,522 60					
		47,609 47				
Manitoba.						
Rivière Rouge	$ 9,898 15					
Rivière de la Vase-Blanche	3,997 04					
En général	850 66					
		14,745 85				
Colombie-Britannique.						
Rivière Fraser	$4,737 35					
Victoria, havre de—havre intérieur	9,980 20					
		14,717 55				
En général		5,973 78				
			134,431 90	.....	.....	134,431 90
GLISSOIRS ET ESTACADES.						
District du Saguenay—dommages, Petite Décharge			1,480 00	1,819 98	1,229 11	4,529 09
do Saint-Maurice			1,283 01	3,059 31	6,021 26	10,363 58
Rivière du Lièvre, glissoirs			929 39	.....	.....	929 39
District d'Ottawa, glissoirs			.....	.....	26,418 60	26,418 60
Rivière Ottawa, travaux		$ 8,065 31	2,110 90	.....	.....	2,110 90
Gatineau do		1,020 44				
Madawaska do		3,239 17				
Coulonge do		10 00				
Black do		184 73				
Petewawa do		59 90	8,207 45	.....	.....	8,207 45
Dumoine do		454 32				
			.....	13,033 87	.....	13,033 87
District de Newcastle			692 78	2,984 14	1,946 13	5,623 05
A reporter			1,350,742 96	298,291 34	387,944 16	2,036,978 46

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction et amélioration.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
CHEMINS ET PONTS.			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report			1,350,742 96	298,291 34	387,944 16	2,036,978 46
Québec.						
Pont de la rivière Saint-Louis			500 62			500 62
Ontario.						
Chemin de Dundas et Waterloo, adjudication de la cour d'échiquier en faveur de A. H. Walker			9,750 00			9,750 00
Ponts de la cité d'Ottawa et ses environs—						
Pont des Chaudières	$ 1,630 27					
Pont Dufferin	146 38					
Pont de la rue Maria	677 11					
Pointe Nepean	86 00					
Pont Union, Ottawa	316 50					
Pont des Sappeurs	181 60					
Rue Wellington	1,454 03					
				4,491 89		4,491 89
Pont York					147 00	147 00
Manitoba.						
Pont de la riv. Assiniboine, p. de Millwood (octroi du g.)			2,500 00			2,500 00
Territoires du Nord-Ouest.						
Pont de Battleford, rivière Bataille			732 22			732 22
do la rivière du Ventre			2,480 86			2,480 86
do do de l'Arc			2,000 39			2,000 39
do do du Vieillard			883 30			883 30
LIGNES TÉLEGRAPHIQUES.						
Nouvelle-Écosse.						
Cap-Sable	$ 243 32					
Chéticamp	861 56					
Pointe-Basse	50 00					
Meat-Cove	1,243 72					
do et la ligne de ceinture de la Pointe-Blanche		$ 2,398 60	536 54			536 54
Ile du Prince-Édouard.						
Ile du Prince-Edouard et terre ferme—Subvention					1,946 66	1,946 66
Nouveau-Brunswick.						
Baie de Fundy	$ 1,242 25					
Escuminac	415 74					
Shippegan à la Pointe Miscou— Octroi du gouvernement		$ 1,657 99	2,834 70			2,834 70
Québec.						
Ile Anticosti	$ 2,150 62					
Grosse-Ile, stat. de la quarant.	688 00					
Iles de la Madeleine	1,903 91					
Rivenord—Vers la Pointe-aux-Esquimaux			1,496 88			1,496 88
do Bersimis-Est	4,310 33					
do do Ouest	3,413 42					
		12,466 28				
A reporter		$16,522 87	1,374,458 47	302,783 23	390,037 82	2,067,279 52

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Désignation des travaux.		Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—*Fin.*		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	$ 16,522 87	1,374,458 47	302,783 23	390,037 82	2,067,279 52
Terreneuve.					
Cap-Ray	500 00				
En général	1,963 98				
Total, lignes télegrap., Saint-Laurent (en bas) etc.		.....	.....	18,986 85	18,986 85
Ontario.					
Ile du Grand Manitoulin et terre ferme à la station de Nelson, C.C.P. (octroi du gouvernement)		1,000 00	.....	.....	1,000 00
Ile Pointe Pelée		.....	.....	634 51	634 51
Territoires du Nord-Ouest.					
Lignes télégraphiques en général		.....	.....	16,328 37	16,328 37
Colombie-Britannique.					
Cap Beale	$5,128 05				
Caribou	3,409 65				
Nanaïmo à Comox	341 75	7,138 05	.....	.....	7,138 05
En général	40 25				
		.....	.....	8,919 70	8,919 70
Service télégraphique en général		.....	.....	934 41	934 41
DIVERS.					
Agent et dépenses imprévues, C.-B.		.....	.....	2,167 71	2,167 71
Arpentages et inspections		.....	.....	15,686 52	15,686 52
Régina, digue Wascana—réparations		.....	5,048 00	.....	5,048 00
Monument de feu sir John A. Macdonald		774 24	.....	.....	774 24
Gratifications à la veuve de feu F. N. Gisborne		.....	.....	500 00	500 00
do do J. B. Normand		.....	.....	240 83	240 83
do Mme Lily Macpherson pour feu son fils A. Macpherson		.....	.....	200 00	200 00
G. F. Baillairgé, pour l'assister dans la publication de "*Historical and Topographical Map*"		.....	.....	500 00	500 00
Commis surn.—Division du surintendant	$37,539 06				
do de l'ingén. en ch.	53,992 27				
do de l'archit. en ch.	29,257 24				
do du surintendant du télégraphe	3,584 80	.....	.....	124,373 37	124,373 37
PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRS ET D'ESTACADES.					
District du Saguenay	$ 100 00				
do de Saint-Maurice	449 98				
do d'Ottawa	1,411 47				
do de Newcastle	723 62	.....	.....	2,685 07	2,685 07
District d'Ottawa—Upper Ottawa Improvement Co.—Billots, estacade des Chenaux, 1892-93		.....	.....	1,051 32	1,051 32
Totaux		1,383,370 76	307,831 23	583,246 48	2,274,448 47

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 13 décembre 1893.

O. DIONNE,
Comptable.

ANNEXE N° 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1893.

PAR

L'ARCHITECTE EN CHEF

DU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ANNEXE N° 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 11 décembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les travaux exécutés sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS FULLER,

Architecte en chef.

A Mr E. F. E. ROY, secrétaire,
Ministère des travaux publics, Ottawa.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

ARICHAT.

BUREAU DE POSTE.

Le toit en bardeau a été refait à neuf; les fondations et l'édifice ont été réparés, une plate-forme a été posée, un portique construit, et l'édifice a été peinturé à l'intérieur et à l'extérieur.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

BADDECK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les ouvrages en pierre extérieurs ont été reparés et jointoyés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

DARTMOUTH.

BUREAU DE POSTE.

Le 16 octobre 1892, un contrat a été passé pour la construction de cet édifice à l'angle des rues Water et Portland; les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

L'édifice, à deux étages, sera construit en brique et mesurera 40 pieds 8 pouces par 23 pieds 8 pouces, sur fondations en pierre. Au sous-sol se trouveront l'appareil de chauffage, le combustible et les cabinets d'aisance. Le rez-de-chaussée contiendra le bureau de poste et le premier étage le logement du gardien.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Les travaux sont sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

Entrepreneurs: Rhodes, Currey et Cie, Amherst, N.-E.

HALIFAX.

DÉPÔT D'IMMIGRANTS.

On a renouvelé le plancher du magasin et réparé les comptoirs auxquels on a fait subir certaines modifications; on a construit une pièce à l'épreuve de la gelée et posé des cuvettes et les ouvrages nécessaires de plomberie.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les enduits et la menuiserie ont été réparés; les murs et les plafonds des bureaux et des corridors ont été nettoyés et badigeonnés, et la boiserie peinturée; les cabinets d'aisance et les urinoirs ont été renouvelés.

Les travaux ont été surveillés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a réparé les planchers, les ascenseurs, les ports d'entrée et le trottoir.

Les travaux ont été surveillés par J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

LAWLOR'S ISLAND—STATION DE LA QUARANTAINE.

Appareil à désinfecter.—Une petite étuve à désinfection, une chaudière à vapeur et une pompe à faire le vide dont on avait fait usage durant l'été de 1892 à la quarantaine de la Grosse-Ile, ont été expédiés vers la fin de l'automne à l'île Lawlor pour y être utilisés jusqu'à ce que l'appareil qu'on destine à cette quarantaine fut prêt.

Le 3 janvier 1893, un contrat a été passé pour la fourniture d'une étuve à double parois d'acier de 8′ x 6′ 8′ x 24′, d'un générateur à vapeur de la force de 40 chevaux, d'une pompe à faire le vide et de citerne de trop plein ou d'eau de condensation, de bichlorure de mercure, pour la désinfection de la maroquinerie et pour contenir l'eau d'approvisionnement des générateurs.

Un contrat a été passé pour la construction, sur le quai du nord, d'un abris en bois de 70′ x 32′ devant servir à l'installation de l'appareil qui précède.

Dépôt pour les passagers de première.—On a préparé des plans et devis, et reçu des soumissions pour la construction de cet édifice sur l'élévation qui fait face à l'ancien quai. Ce sera un édifice en bois à un étage sur fondation en pierre, et long de 152 pieds; il se composera d'un corps principal de 42′ x 32′ où se trouveront la salle à manger, le garde-manger, la buvette et les poêles; de deux ailes de 55′ x 22′ qui contiendront 14 chambres à coucher, 2 chambres de bain et 2 cabinets d'aisance, chacun, et en arrière du corps principal sera construite une cuisine de 40′ x 13′ avec un hangar de 20′ x 9′ faisant suite. Une véranda à couverture et large de 7 pieds sera construite tout le long de chaque aile. Il y aura, dans la salle à manger, deux foyers de cheminée.

Dépôt pour les passagers de troisième.—Le 29 mai 1893, un contrat a été passé pour la construction de cet édifice, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution à l'extrémité septentrionale de l'île près du quai neuf. Ce sera un bâtiment en bois, à un étage, sur fondation en pierre, le corps principal mesurera 220′ x 38′ 6″ et la cuisine et le hangar 26′ x 20′. Le corps principal, sur une longueur de 43 pieds, servira de salle à manger, de garde-manger, etc., et le reste contiendra les dortoirs.

Réparations, reconstructions, etc.—Le bardeau des toits des hôpitaux, de la cuisine, des privés, et de l'extérieur des murs du logement de l'intendant, a été renouvelé, et les divers bâtiments ont été peinturés et ont subi des réparations générales. Une des granges qui s'en allait en ruine a été démolie et remplacée par une neuve.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Les travaux sont sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

Entrepreneurs de l'appareil à désinfecter, Carrier, Laîné et Cie, Lévis, P.Q.

Entrepreneur du bâtiment de l'appareil à désinfecter, Samuel Brockfield, Halifax, N.-E.

Entrepreneurs du dépôt des passagers de troisième, Rhodes, Curry et Cie, Amherst, N.-E.

LUNENBURG.

BUREAU DE POSTE.

Le 21 décembre 1892 un contrat a été passé pour la construction de cet édifice sur un lopin de terre de 80′ x 120′ avec façades sur les rues Lincoln, King et Pelham.

Cet édifice, qui sera à deux étages avec sous-sol et mansarde, mesurera 45′ x 50′, à l'exclusion d'une tourelle qui, faisant projection à l'angle des rues King et Lincoln, comprendra l'entrée principale, la salle d'attente et l'escalier.

Les gros murs du sous-sol seront en pierre et ceux des étages inférieures en brique avec parements en granite; le plancher, les cloisons et le toit seront en bois; la couverture sera en ardoise et en tôle galvanisée.

Le sous-sol contiendra le bureau des expéditions et l'entrepôt de vérification, ayant chacun une voûte en brique et des cabinets d'aisance, ainsi que des pièces pour le combustible et l'appareil de chauffage; le rez-de-chaussée est réservé au bureau de poste et à la caisse d'économie, et sera muni de voûtes en brique; au premier étage on trouvera les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur ayant chacun une voûte en brique, et la mansarde sera installée pour le gardien.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, Joseph Morash, Lunenburg, N.-E.

Entrepreneur: *The Oxford Furniture Co.*, Oxford, N.-E.

NAPPAN.

ÉDIFICES DE LA FERME EXPÉRIMENTALE.

Les travaux dont parle mon rapport de l'année dernière ont été terminés.

On a fait de nouveaux travaux de peinturage et construit de la clôture sous la surveillance de W. M. Blair, Nappan, N.-E.

PICTOU.

STATION DE LA QUARANTAINE.

Un puits artésien a été percé à une profondeur de 139 pieds, muni d'une pompe, de sceaux, etc.

Les soliveaux et le parquet de la cuisine en pierre ont été renouvelés; la couverture en ardoise, la maçonnerie et les boiseries ont été réparées, et les boiseries de l'édifice ont été peinturées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

POINT-EDWARD—SYDNEY.

STATION DE LA QUARANTAINE

Les terrains ont été entourés d'une clôture et la maison du gardien a été séparée du reste des terrains par une clôture.

RÉSIDENCE DU SURINTENDANT.

Un portique a été construit et un mât neuf érigé; des réparations générales ont été faites, particulièrement à la couverture. Les cheminées ont été jointoyées; les murs à l'intérieur et les plafonds ont été nettoyés, badigeonnés, etc., et les ouvrages en bois tant de l'intérieur que de l'extérieur ont été peinturés.

HÔPITAL.

Les ouvrages en bois de l'intérieur et de l'extérieur ont été peinturés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

SYDNEY-NORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a jugé nécessaire de poser des colonnes en fer au-dessous des poutres qui supportent le plafond du bureau de poste. Le plancher de l'antichambre et les marches ont été renouvelés; l'écran des boîtes à lettres et le cintre de la distribution ont été exhaussés. Les enduits et la couverture ont été réparés; les murs et les plafonds ont été nettoyés et badigeonnés, les boiseries peinturées; les clôtures et les ouvrages de plomberie ont été modifiés et deux nouveaux appareils à eau chaude ont été mis à la place de l'ancien qui était entièrement hors de service; on a aussi fait quelques changements dans les tuyaux à circulation d'eau chaude.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

TRURO.

BUREAU DE POSTE.

Les ouvrages en bois et en fer ont été peinturés et les enduits ont été nettoyés et badigeonnés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

WINDSOR.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé le couloir et les entrées du bureau de poste, et posé une plate-forme le long de l'extérieur de l'entrepôt de vérification. On a posé un foyer en fonte à l'appareil de chauffage pour remplacer l'ancien foyer devenu hors de service.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

YARMOUTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le pignon donnant sur la propriété voisine a été bordé en tôle galvanisée, et l'extérieur du mur jointoyé et les ouvrages en bois et en fer de l'extérieur et de l'intérieur ont été peinturés; les enduits ont été nettoyés et badigeonnés; des additions ont été faites au vestibule et à l'écran des boîtes à lettres.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des colonnes ont été posées pour supporter les poutres sur lesquelles s'appuient les solives du plancher du premier étage; les enduits ont été réparés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

CARLETON.

BUREAU DE POSTE.

Les plafonds ont été nettoyés et blanchis, les murs intérieurs et les boiseries ont été peinturés, en plus les boiseries ont été en partie imitées. Une des cheminées qui n'était pas d'aplomb a été démolie et reconstruite.

Les portes d'entrée ont été nettoyées, polies et vernies, et diverses autres réparations nécessaires ont été faites.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, Saint-Jean, N.-B.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE.

On a acheté une partie de la propriété Fraser, qui, faisant face à la rue Water, s'étend jusqu'à la rivière Miramichi, et le 12 décembre 1892, un contrat a été passé pour la construction de l'édifice.

L'édifice sera construit en grès et se composera d'un sous-sol et de deux étages et demie, le corps principal mesurant 40′ x 50′. Le sous sous-sol sera réservé à l'appareil de chauffage et au combustible; au rez-de-chaussée se trouvera le bureau de poste; au premier les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et la mansarde servira de logement au gardien. Il y aura une annexe en pierre à un étage de 34′ x 32′ pour l'entrepôt de vérification, les poids et mesures et les cabinets d'aisance.

Il y aura des voûtes en briques, une au rez-de-chaussée pour le bureau de poste et deux au premier étage, une pour la douane et l'autre pour le revenu de l'intérieur.

Les planchers, les cloisons et le toit seront en bois, et la couverture en tôle galvanisée.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, W. Lawlor, Chatham, N.-B.

Entrepreneur, Jos. Treen, Sydned-Nord, C.-B.

DALHOUSIE.

BUREAU DE POSTE.

L'appareil de chauffage et les combles en retour ont été réparés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

FRÉDÉRICTON.

BUREAU DE POSTE.

Les toits ont été peinturés à neuf et des gouttières et des tuyaux de descente ont été posés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

MONCTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les murs extérieurs, les chaperons, les portes de cheminées et les masses de fondations ont été réparés et jointoyés; les boiseries et les ouvrages en fer de l'intérieur ont été peinturés et les enduits ont été nettoyés et badigeonnés.

On a posé un parquet en brique à l'entrée, en arrière, et l'appareil de chauffage a été réparé.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les murs et les plafonds ont été nettoyés et badigeonnés, et les boiseries peinturées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Turnbull, commis des travaux, Saint-Jean, N.-B.

PARTRIDGE ISLAND.

QUARANTAINE.

Les deux hôpitaux, la résidence du médecin et la salle à désinfecter ont été mis en bon état.

L'hôpital de la marine et la résidence récemment occupée par l'aide du préposé au sifflet d'alarme ont été transférés par le ministère de la marine à ce ministère et mis en bon état pour le service de la quarantaine. Un appareil à désinfecter a été importé, cet appareil avec une chaudière et ses accessoires ont été installés tout prêts dans le bâtiment à désinfecter; on a terminé une salle de bain en tôle galvanisée, avec l'eau chaude et l'eau froide, une chambre de toilette, et deux chaudières pour le blanchissage du linge, et on a posé un égout de 4″ en terre cuite qui part de ces pièces et s'étend jusqu'au bord de l'eau; on a creusé un puits et on est à exécuter d'autres améliorations.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Mr W. J. McCordock, Saint-Jean, N.-B.

SAINT-JEAN.

DOUANE.

Dans le cours de l'exercice les travaux de reconstruction ont été poursuivis sans interruption, et on espère les terminer et occuper l'édifice avant l'expiration du prochain exercice. Les travaux se composent de la démolition et de la reconstruction de plusieurs cheminées, frontons, lucarnes et de certaines parties des tourelles; de la remise en place d'un grand nombre de chambranles, soliveaux, cintres et linteaux; du repiquage d'une partie des parements; de la construction et du posage de châssis neufs, de nouveaux cadres de portes, de planchers et de couvertures neufs; l'appareil de chauffage a été réparé de manière qu'on a pu s'en servir pendant une partie de l'hiver. Les nouveaux parquets sont faits de poutres en acier, de cintres en briques et en béton; le toit est en bois recouvert en cuivre; les parements intérieurs des gros murs est en terre cuite et les nouvelles cloisons sont faites de même matériaux.

Les chaudières à vapeur seront utilisées pour le nouvel appareil de chauffage à vapeur.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Samuel Adams, commis de ce ministère.

BUREAU DE POSTE.

Le second étage a été aménagé pour servir de logement au gardien; on est à construire un escalier pour mettre le couloir public en communication avec la salle des paquets en douane. On a remplacé 600 des anciennes boîtes à lettre par quatre cents grandes boîtes en cuivre.

Les salles des paquets en douane sont à subir des modifications et on y fait de nouvelles installations. On a réparé l'appareil de chauffage, les cabinets d'aisance, les urinoirs, les services de l'eau, du gaz et des sonneries, le monte-charge, le toit, les châssis, les plafonds, les horloges, etc., etc.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, Saint-Jean, N.-B.

CAISSE D'ÉCONOMIE.

L'appareil de chauffage, les ouvrages en plomb, les sonneries, le mobilier, etc., ont subi des réparations; le parquet de la voûte a été refait en asphalte et on a fait l'acquisition de tapis pour une pièce du premier étage.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Mr W. J. McCordock.

PROVINCE DE QUÉBEC.

FRASERVILLE (RIVIÈRE-DU-LOUP).

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, y compris l'installation, le mobilier et l'appareil de chauffage à l'eau chaude, a été terminé et est maintenant occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère et les travaux ont été exécutés sous sa surveillance.

Commis des travaux, Elzéar Marquis, Fraserville.

Entrepreneur de l'édifice, Alfred Lortie, Québec.

Entrepreneur de l'installation du bureau de poste, P. Bouffard, Fraserville.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, Vandry et Matte, Québec.

GROSSE-ILE—QUARANTAINE.

DIVISION OCCIDENTALE OU DIVISION DE LA SANTÉ.

Appareil à désinfecter.—Le 6 octobre 1892, un contrat a été passé pour la construction d'un bâtiment destiné à l'appareil à désinfecter à vapeur, et le 15 du même mois un contrat a été passé pour la construction de l'appareil à désinfecter à vapeur.

Bâtiment de l'appareil à désinfecter.—Ce bâtiment est situé à l'extrémité de terre du quai occidental et il se compose d'un corps principal de 70′ x 40′ qui renferme 3 étuves en acier à double parois mesurant chacune 8′ 6″ x 8′ 6″ x 24′ 0″ de longueur, une pompe à vide, une citerne de trop plein, une citerne pour le bichlorure de mercure et un reservoir en grès, ainsi que des bains à douche, etc. L'annexe de 34′ x 48′ contient 3 générateurs à vapeur de la force de 40 chevaux, un petit générateur vertical et une pompe d'alimentation, 2 grosses pompes pour l'alimentation d'eau de la division occidentale, une citerne pour l'eau des générateurs et un appareil pour condenser et aérer l'eau destinée à la consommation.

Dépôt des passagers de première.—Un contrat a été signé le 22 février 1893 et les travaux ont été terminés durant l'exercice. Le corps principal est de 32′ x 42′, à deux étages avec mansarde; au rez-de-chaussée se trouveront la salle à manger de 40′ x 20′, un garde-manger, une buvette, des armoires pour la vaisselle et deux escaliers en arrière, et au-dessus il y aura un salon de la même grandeur et 4 chambres de 10′ 0″ x 6′ 6″, en arrière et dans les mansardes sont les chambres des domestiques. En arrière du corps principal est une cuisine à un étage de 20′ x 9′.

A chaque bout du corps principal se trouve une aile à 2 étages de 55′ x 22′, contenant, à chaque étage, 14 chambres de 6′ x 7′, 2 chambres de bain et cabinets d'aisance, la longueur totale de l'édifice étant de 142′. Tout le long du rez-de-chaussée se trouve une véranda et un trottoir qui conduit de cette véranda au quai occidental.

La salle à manger et le salon ont chacun deux cheminées avec grands foyers, la cuisine est munie d'un poêle et d'un réservoir à eau chaude pour fournir l'eau chaude aux bains, chaque chambre a un lavoir muni d'un service d'eau séparé et d'un tuyau de décharge pour chacun, de 2 lits en fer comme à bord des vaisseaux, d'une table fixée au mur avec pentures, d'une glasse, de tabourets, etc. On a acheté du mobilier pour la salle à manger, le salon et la véranda. L'édifice est construit tout en bois.

Dépôt des passagers de seconde.—Hangars, cabinet d'aisance.—Ces édifices ont subi des modifications, les dortoirs ont été divisés en 43 chambres de 2, 4 ou 6 lits, ayant l'eau dans chacune et munies de tabourets, de lavoirs, de tables, etc. A chaque extrémité se trouvent les bains et les cabinets d'aisance. La salle à manger est munie de tables, de chaises, etc.

Résidence de l'aide-médecin.—Le contrat pour la construction de cet édifice a été passé le 10 octobre 1892, et les travaux sont maintenant très avancés. Cette résidence, située sur l'isthme entre la division de la santé et la division centrale, est en bois, à deux étages, sur fondations en pierre.

Il y a un corps principal de 38′ x 35′ et une cuisine de 16′ x 13′. Au rez-de-chaussée se trouvent une salle à manger, un salon, un bureau, une chambre à coucher, un passage d'entrée, deux cages d'escalier et une cuisine; au premier étage il y a cinq chambres à coucher, une chambre de bain avec cabinet d'aisance, deux placards et deux passages où se trouvent les escaliers. Les cheminées de la salle à manger et du salon ont des foyers. Le long du côté sud et du côté ouest de la maison il y a une véranda large de 8′ 0″, et une de 6′ 0″ le long d'une partie de la façade.

Aqueduc, division de la santé.—On a installé un aqueduc qui se compose de deux pompes à vapeur dans le bâtiment érigé sur le quai, ayant un tuyau d'amener de 5″ avec prise en eau profonde et un tuyau de distribution de 4″ de deux réservoirs de 30,000 galons placés sur la côte du télégraphe d'où partent des tuyaux principaux aux divers édifices de la division. On a percé à une profondeur de 1,450 pieds un puits artésien, mais sans succès satisfaisant. Un appareil de distillation et d'aération de l'eau a été installé et relié à l'aqueduc.

DIVISION CENTRALE.

On a creusé de nouveaux puits, un à la boulangerie et un autre aux logements des bateliers; le plancher de la cave de la résidence du surintendant, ainsi que le plancher de celles des logements des bateliers ont été faits en béton.

DIVISION DES MALADES OU DIVISION DE L'EST.

Les jalousies ont été peinturées et diverses autres menues réparations ont été faites.

EN GÉNÉRAL.

Le steamer *Challenger* a été peinturé à neuf. On a mis et installé à bord du steamer *Druid* un désinfecteur par l'acide sulfureux.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Commis des travaux, J. Ellis, du ministère des travaux publics, Ottawa.

Entrepreneur des édifices, des puits et des réparations, F. Poitras, Québec.

Entrepreneurs de l'appareil à vapeur à désinfecter, MM. Carrière, Lainé et Cie, Lévis, P. Q.

Entrepreneurs du service de l'eau, MM. Garth et Cie, Montréal.

Entrepreneur du forage des puits artériens, John Savage, Petrolia.

MONTRÉAL.

BUREAU DE POSTE.

Le second étage de cet édifice a été divisé en pièces qui ont été mises en état d'être occupées; l'appareil de chauffage a été prolongé de manière à chauffer les nouvelles pièces; on a installé des lavoirs, des chambres de bain, et des cabinets d'aisance. Le monte-charge a été réparé ainsi que les ouvrages en plomb, etc., et on a posé un nouveau râtelier pour les sacs de la poste.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Architecte surveillant, Jas. Nelson, Montréal.

Entrepreneur, Em. Saint-Louis, Montréal.

Commis des travaux, Ed. Guilbault, Montréal.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

A diverses époques de l'exercice, la machine de l'appareil de chauffage à vapeur a été réparée et modifiée et on y a fait de légères additions; le toit a aussi été réparé.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de T. Ryan, mécanicien des édifices fédéraux, Montréal.

DOUANE.

Les planchers et les boiseries ont été prolongés, réparés et renouvelés et l'intérieur de l'édifice a été partout nettoyé, peinturé et décoré.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance d'Edouard Guilbault, commis des travaux, Montréal.

QUEBEC.

CITADELLE.

Logement du gouverneur général.

Comme à l'ordinaire, on a exécuté les travaux de nettoyage, de peinturage et fait les autres préparatifs pour la visite annuelle de Son Excellence.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance d'un fonctionnaire de ce ministère.

DOUANE.

Le service de l'eau de cet édifice a été raccordé au tuyau principal de l'aqueduc de la ville; une nouvelle conduite principale a été établie dans l'édifice et des éviers supplémentaires et des sonneries électriques ont été posés; les chaperons des cheminées et le toit ont été réparés et de nouveaux barreaux de grille ont été posés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le tuyau d'égout en tuile, des cabinets d'aisance au quai, a été remplacé par un tuyau en fer de six pouces; la maçonnerie a été jointoyée et les ouvrages en plomb et les gargouilles ont été réparés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance d'un fonctionnaire de ce ministère.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé les appareils du gaz, les ouvrages en plomb, les boites à lettres et les enduits; on a posé une nouvelle case pour les journaux et l'intérieur de l'étage où se trouve la poste a été lavé, nettoyé et peinturé et on a posé une porte neuve à la cour.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

SAINT-HENRI.

BUREAU DE POSTE.

La construction de cet édifice, dont la description se trouve dans un rapport précédent, a été donnée à l'entreprise le 13 octobre 1890, mais comme les entrepreneurs n'ont pu continuer les travaux, ils ont été relevés de leur contrat en vertu d'un arrêt du conseil en date 30 juin 1892, et un nouveau contrat a été passé le 24 août suivant, date depuis laquelle les travaux ont été en voie d'exécution, et on espère terminer l'édifice avant la fin de l'année de calendrier.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Architecte surveillant, Mr A. Raza, Montréal.

Entrepreneurs, Viau et Lachance, Hull, P.Q.

SAINT-HYACINTHE.

BUREAU DE POSTE.

Le 5 juin 1892, un nouveau contrat pour le parachèvement des travaux a été passé, et les travaux sont maintenant presque terminés.

Les contrats pour l'appareil de chauffage et l'installation ont été passés et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

Entrepreneur pour le parachèvement de l'édifice, L. P. Morin, Saint-Hyacinthe.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, A. Blondin, Saint-Hyacinthe.

Entrepreneurs de l'installation, Paquet et Godbout, Saint-Hyacinthe.

Commis des travaux, Eusèbe Brodeur, Saint-Hyacinthe.

SAINT-VINCENT DE PAUL.

PÉNITENCIER.

On a construit 550 pieds de mur de ceinture, haut de 27 pieds, en maçonnerie de moellon, y compris une tour de 31′ et 6″ de hauteur, à un angle du mur, sur un diamètre de 16 pieds, avec couverture métallique.

On a réparé le pont du tramway de la carrière; on a renouvelé 300 pieds du grand collecteur en tuile de 14 pouces et 300 pieds du tuyau d'égout en tuile de 6 pouces; une partie des soliveaux et des poteaux du bâtiment des tailleurs de pierre a été renouvelée, et le logement et les bureaux du préfet, les bureaux du sous-préfet et de l'inspecteur, la chapelle protestante, l'infirmerie et l'aqueduc ont été peinturés.

En outre de ce qui précède les édifices ont subi des réparations générales jusqu'à concurrence de $8,000.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Elz. Daignault, Saint-Vincent de Paul.

TROIS-RIVIÈRES.

DOUANE.

On a posé un tuyau principal d'égout et un plancher neuf dans la cave, et on a construit un trottoir neuf sur la rue.

On a construit des cabinets d'aisance neufs et un puisard dans le logement du gardien et les enduits ont subi de grandes réparations; le toit a aussi été réparé.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de l'architecte local, M. O. Z. Hamel.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé les ouvrages en plomb, les serrures, etc., et posé un plancher neuf dans le bureau de poste.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de l'architecte local, M. O. Z. Hamel.

WEST-FARNHAM.

BUREAU DE POSTE.

Un contrat a été passé le 14 février 1893, pour la construction de cetédifice sur la rue de la Gare, et les travaux sont maintenant très avancés. L'édifice qui mesure 40′ x 2[illegible]′ 9″ sera construit en brique, à deux étages, sur fondation en pierre: au rez-de-chaussée se trouvera le bureau de poste, au premier, le logement du gardien et dans le sous-sol l'appareil de chauffage et le combustible.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, Mr John Foster, West-Farnham.

Entrepreneur, Mr O. Lefebvre, Laprairie.

PROVINCE D'ONTARIO.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE.

La boiserie de l'intérieur et de l'extérieur a été peinturée, et les murs intérieurs et les plafonds ont été nettoyés et badigeonnés.

Le parquet du bureau de poste a été refait en bouleau, la cour a été pavée en brique et la couverture en ardoise, l'appareil à gaz et les ouvrages en plomb ont été réparés. Les murs en maçonnerie et en brique ont été jointoyés, et le parquet du bureau de poste a été huilé.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

HAMILTON.

BUREAU DE POSTE.

On a changé la position des calorifères, et mis des calorifères et des appareils à gaz supplémentaires dans le bureau de poste; on a posé dans les fourneaux des grilles neuves pour sasser les cendres, et fait des menues réparations générales.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

ORILLIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon dernier rapport, est maintenant à peu près terminé. On a adjugé les contrats pour l'installation et l'appareil de chauffage à l'eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère, et les travaux s'exécutent sous sa surveillance.

Commis des travaux, U. H. Croker, Orillia.

Entrepreneur de l'édifice, J. R. Eaton, Orillia.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, McGuire et Bird, Toronto.

OTTAWA.

ÉDIFICE DE L'EST—PALAIS ADMINISTRATIF.

On a installé de nouvelles pièces pour les commissionnaires du ministère de la justice et le secrétaire particulier du secrétaire d'Etat.

On a posé des jours à plomb supplémentaires pour les bureaux du ministère de l'intérieur, posé des châssis neufs aux fenêtres des bureaux de l'auditeur général, des portes neuves aux bureaux du solliciteur général; on a mis en place 4,000 casiers dans le bureau du Conseil privé; les murs et les plafonds d'un bon nombre de bureaux ont été nettoyés et tintés, les boiseries peinturées et fait l'acquisition de mobilier et d'articles d'installation pour divers bureaux; 60 lumières électriques incandescentes ont été posées dans la chambre du Conseil privé.

Des réparations ont été faites au jointoyage de la maçonnerie, à la charpente en fer des toits, aux enduits, aux vitres, au mobilier, aux serrures et clefs, à la couverture et aux jours à plomb; les cheminées ont été nettoyées, les double-châssis et les jalousies ont été enlevés et remis en place, et les marches recouvertes pour l'hiver.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

ÉDIFICE LANGEVIN.

On a fait l'acquisition de mobilier, de boîtes d'emballage, etc., posé des tablettes, réparé des meubles pour les divers ministères qui occupent cet édifice et posé des double-châssis neufs au sous-sol. Des appareils à gaz supplémentaires ont été mis en place, etc.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

EDIFICE DE L'OUEST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Les machines, outillages et les ouvriers de la division de la mécanique ont été transportés aux ateliers de l'Etat, sur la rue Wellington, et les pièces qu'ils occupaient ont été nettoyées, réparées et installées.

Les bureaux de la douane ont subi des réparations et des modifications.

On a réparé les enduits, le jointoyage des murs, le mobilier, les serrures et les clefs, la couverture et les jours à plomb; on a nettoyé les cheminées, enlevé et remis les double-châssis et les marches ont été recouvertes pour l'hiver.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

La lumière électrique incandescente a été posée dans les pièces nos 4, 8 et 9 ; 300 lumières ont été posées dans la bibliothèque et 5 lumières ont été ajoutées dans la salle à manger. On a fait de légères additions à l'appareil de chauffage.

Une éventail d'aspiration mue par l'électricité, munies de tuyaux de ventilation a été posée dans les cabinets d'aisance des députés, à la Chambre des communes. Une nouvelle pompe alimentaire a été posée dans la chambre du générateur et des réparations générales ont été faites aux services du chauffage, de l'éclairage et des sonneries.

On a posé une couverture neuve à la charpente du toit de la tour principale. Les portes de la Chambre des communes ont été recouvertes; les tapis ont été nettoyés.

Des réparations ont été faites au jointoyage de la maçonnerie, aux enduits, au mobilier, aux serrures, etc. Les cheminées ont été nettoyées, les double-châssis et les jalousies ont été enlevés et remis en place, et les marches ont été recouvertes pour l'hiver.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Ingénieur mécanicien, W. King.

Commis des travaux, F. Breton.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Au Rideau Hall et au cottage on a renouvelé le bardeau, les chevrons et le lambris à joints couverts; posé une nouvelle couverture en tôle galvanisée sur la coupole de la cuisine, la véranda, etc., et réparé toutes les couvertures en tôle galvanisée, les gouttières et les tuyaux de descente et on a refait du neuf là où c'était nécessaire, les murs et les plafonds de la chambre du jardinier ont été lambrissées en planche en forme de V et les murs extérieurs bordés de la même façon.

On a posé des contrevents neufs à la serre à vigne, tous les ventilateurs de la serre-chaude ont été munis de nouvelles cordes et on y a installé des boyaux en caoutchouc. L'enveloppe en brique des deux fournaises et des tuyaux à fumée de la serre a été réparée; les foyers en brique de 7 feux de cheminée, de 3 poêles et le couronnement de 5 cheminées au Rideau Hall et au cottage ont été réparés, et les couronnements de 4 cheminées ont été démolis et reconstruits.

Au cottage, on a refait et peinturé la veranda et la serre du côté sud et reconstruit les marches de la véranda; le tuyau d'égout en tuile de 4 pouces a été remplacé par un tuyau en fer de 4 pouces, et on a fait de menues réparations au mur intérieur.

A la remise le plancher et les pièces en cèdre ont été renouvelés, les râteliers réparés et renouvelés et les stalles modifiées et 2 foyers en brique ont été enlevés et réparés.

Les murs extérieurs de la maison du jardinier ont été lambrissés en planches à joints couverts; le parquet en planche a été renouvelé dans le hangar de la loge et les marches de la porte en arrière reconstruites.

La grande porte cochère à l'entrée inférieure a été reconstruite et peinturée; 2 poteaux neufs ont été posés à la porte du cottage et les portes ont été réparées et

peinturées, et une porte neuve a été construite et une fosse de protection a été creusée à la clôture du jeu de *cricket*.

Trois puisards lambrissés en cèdres à l'extrémité de la salle de bal ont été reconstruits et les égouts qui s'y raccordent ont été réparés, et 2 puisards en cèdres conduisant à l'égout principal dans le bois ont été refaits.

Des tuyaux d'égoût en tuile de 9″ et de 6″ de diamètre ont été posés en remplament des égouts en bois, et les tuyaux d'évier de la remise ont été remplacés par des tuyaux en fer de raccordement.

Le pavage en blocs de bois a été enlevé et remplacé par des traverses en planche de 3 pouces ; le trottoir et les traverses ont été remis en place une fois les égouts terminés. Un trottoir en planche, large de 3′ 3′, a été posé sur le chemin en arrière et un autre trottoir de 2′ 6″ a été construit de la remise aux cabinets d'aisance ; et tous les trottoirs sur les terrains et le long de la baie et des chemins reculés ont été reparés là où c'était nécessaire.

Deux clôtures en planche, haute de 7′ ont été reconstruites autour de terrains des couches chaudes et de la maison du jardinier, la clôture à 3 traverses a été réparée et reconstruite, une palissade haute de 4 pieds a été construite en face du cottage et autour du jeu de *cricket*.

Au Rideau Hall et au cottage on a fait du badigeonnage et tapissé les murs, et remplacé toutes les vitres brisées de l'hôtel, du cottage, de la serre et des écuries.

Un certain nombre de pièces de l'hôtel ont été munies de tapis neufs, et tous les autres tapis ont été enlevés, secoués, réparés et reposés ; on a acheté des matelas en crin, des oreillers de plumes, des persiennes, des couvertures de chaises, une quantité d'articles de literie, des services de chambre à coucher, des verres. Les poêles, fourneaux et tuyaux ont été examinés et réparés, les ustensiles de cuisine ont été nettoyés et réparés ; on acheté des seaux neufs à charbon, les anciens ont été réparés ainsi qu'un bon nombre de bidons pour l'eau et autres articles de ferblanterie.

L'enlèvement de la neige, le remplissage de la glacière et le soin des terrains, des jardins des serres, etc., ont été exécutés avec efficacité par les entrepreneurs.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Commis des travaux, W. Hutchison, Ottawa.

Entrepreneurs de l'entretien des terrains, jardins, etc., etc., Shorley et Sims, Ottawa.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, N. Cardiff, Ottawa.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Les rues ont été réparées et les terrains, etc., ont été entretenus à la satisfaction de ce ministère.

Gardien, N. Robertson, Ottawa.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, W. H. Cuddie, Ottawa.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

On a réparé la serre, et planté des arbres, etc. Les terrains ont été entretenus à la satisfaction de ce ministère.

Entrepreneur, L. Garello.

NOUVEAUX ATELIERS DE L'ÉTAT SUR LA RUE WELLINGTON.

Le premier octobre 1892, un édifice portant les nos 154 et 156, rue Wellington, a été loué pour servir d'atelier, et les personnels de mécaniciens, de l'ingénieur mécacien et du commis des travaux ont été transportés de l'édifice de l'ouest à cet édifice.

L'édifice a été réparé, l'appareil de chauffage mis en bon état et réparé, et des éviers, cabinets d'aisance, etc., ont été installés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

STATION DE DYNAMOS (ANCIENNE MAISON DE POMPE).

Afin de pourvoir à l'augmentation du service de l'éclairage dans la bibliothèque et au Conseil privé, deux dynamos et une machine ont été ajoutés à l'outillage et de légères modifications et réparations ont été faites.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. King, ingénieur mécanicien de ce ministère.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Des modifications et des additions ont été faites à la bibliothèque et de menues réparations générales ont été exécutées ; les châssis et les jalousies ont été enlevés et reposés, etc.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

ÉDIFCES PUBLICS, RÉPARATIONS DES RUES, ETC.

La chaussée des rues est et ouest du canal des deux côtés des écluses du chemin de la Pointe Nepean, des rues Wellington, Bank, Metcalfe, Elgin et Saint-Patrice, du chemin de la Côte du Major, de la petite rue Sussex, ainsi que les cours de l'imprimerie, des musées, du bureau de poste et de l'ancienne maison de pompe ont été grattées, nettoyées et réparées. Les trottoirs et les traverses de la rue Wellington, de la place Cartier, de la rue Saint-Patrice et aux musées ont été réparés, la pelouse des boulevards du musée géologique et de la place Cartier a été entretenue ; les cendres ont été enlevées du *block* Langevin, des cours des musées et de l'imprimerie.

Les divers chaussées, trottoirs, sentiers, toits et cours ont été entretenus libres de neige pendant l'hiver.

Entrepreneur pour l'enlèvement de la neige, W. Moore, Ottawa.

PETERBOROUGH.

DOUANE.

Dans le cours de l'exercice, cet édifice a été installé et muni d'un appareil de chauffage à eau chaude et un mur de ceinture en brique avec couronnement en pierre a été construit ; un garde-corps neuf et de grosses portes en bois ont été posés sur la ligne des rues et un trottoir *granolitique* a été posé sur les deux rues.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Architecte surintendant, J. E. Belcher, Peterborough.

Entrepreneur de l'édifice, J. E. Askwith, Ottawa.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, Maguire et Bird, Toronto.

PETROLIA.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé, et on est à y installer un appareil de chauffage à eau chaude et le mobilier pour le mettre prêt à être occupé.

Les plans ont été préparés par ce ministère et les travaux ont été exécutés sous sa surveillance.

Commis des travaux, J. Sinclair, Petrolia.

Entrepreneur de l'édifice, Joshua Garrett, Petrolia.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, McGuire et Bird, Toronto.

PORT ARTHUR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière, est maintenant à peu près terminé ; on est à y installer un appareil de chauffage et le mobilier pour le mettre prêt à être occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, W. Powley, Port-Arthur.

Entrepreneurs de l'édifice, Tobin et O'Keefe, Ottawa.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, Purdy, Mansell et Mashinter, Toronto.

SAINTE-CATHERINE.

ÉDIFICE PUBLIC.

De légères réparations ont été faites à l'appareil de chauffage, aux ouvrages en plomb, à la couverture, etc.

TORONTO.

DOUANE.

Un pavage *granolithique* a été posé le long des façades sur les rues; on a acheté des boyaux à incendie et réparé les ouvrages en plomb, le mât, etc.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a réparé la machine, le monte-charge, les ouvrages en plomb et en tôle galvanisée sous la surveillance de ce ministère.

Les travaux ont été surveillés par J. A. Wills, mécanicien des édifices publics, Toronto, Ont.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

La construction de cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, s'est continuée sans interruption et on espère le terminer dans le cours de cette année.

On est à préparer les plans des appareils de chauffage et de ventilation, et on demandera des soumissions sous peu.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Architecte surveillant, Mr A. C. Waindeyer, Toronto.

Entrepreneur, John Stewart, Ottawa.

BUREAU DE POSTE.

Les réparations ordinaires ont été faites, les ouvrages en plomb et les autres travaux dont parle mon dernier rapport, ont été terminés, et on a acheté du mobilier, des boyaux à incendie, etc.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. A. Willis, mécanicien.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice a été nettoyé, peinturé et badigeonné d'un bout à l'autre; un parquet en érable a été posé dans le couloir public, et l'extérieur de la maçonnerie a été peinturée, etc. Quatre ventilateurs neufs et un nouveau plancher ont été posés dans l'édifice en arrière.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

PROVINCE DU MANITOBA.

SAINT-PAUL.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Dans le but de loger le nombre grandissant des enfants, l'ancien édifice étant tout occupé, un autre bâtiment de deux étages a été construit pour servir de gymnase et de chapelle.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

WINNIPEG.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

On a exécuté les améliorations et les réparations qui suivent:

Egouts.—Un égout qui traverse les terrains et se raccorde à l'égout principal de la rue Maple et aux latrines des immigrants a été posé, et la continuation de de l'égout principal de la rue Maple sur une longueur de 238 pieds pour le relier au réseau des égouts de la ville a considérablement contribué au drainage plus efficace des terrains. Cette partie des travaux a été exécutée par la ville sous la surveillance de l'ingénieur de la cité.

Les autres travaux ont été exécutés sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

Entrepreneur, W. F. Lee, Winnipeg.

Protection contre l'incendie.—Les moyens de protection employés dans cet édifice contre les incendies se composent de tuyaux alimentaires, de boyaux et de leurs accessoires.

Entrepreneurs, C. et W. Plaxton, Winnipeg.

Lumière électrique.—Des lumières supplémentaires ont été posées dans la buanderie, le magasin et deux cabinets.

Latrines.—Des latrines ont été construites à l'extérieur afin de donner plus de facilités et d'améliorer davantage l'état hygiénique de cet édifice et des terrains. Huit nouveaux cabinets d'aisance, chambres de bain, etc., ont été construits, y compris des ventilateurs, etc.

Le parquet du sous-sol a été fait en béton et ciment.

Les travaux ont été exécutés par les entrepreneurs Rourke et Cass, sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

Cabinets d'aisance et bains.—Toute la maçonnerie, ouvrage en plomb en rapport avec les additions qu'on a faites aux cabinets d'aisance et aux bains, ont été faits et terminés d'une façon satisfaisante sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice a été primitivement l'ancien bureau de poste et aucune mesure n'a été prise pour en rendre l'occupation permanente. Le chauffage se faisait dans le temps au moyen de poêles; mais comme on constata que ce système était insuffisant on installa deux fournaises (n° 34 *Superior Jewel*) avec tous les accessoires nécessaires.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Afin de faciliter l'épreuve convenable du tabac et des huiles, on a jugé nécessaire de faire construire un four spécial pour cet objet

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

BUREAUX DES COMMISSAIRES DES TERRES.

Des tuyaux acoustiques ont été posés dans les bureaux, dans le but de faciliter les affaires.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

DÉPÔT D'IMMIGRATION DE BRANDON.

L'intérieur de cet édifice a été peinturé, badigeonné et tapissé là où c'était nécessaire.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

CALGARY, ALBERTA.

BUREAU DE POSTE.

Un contrat a été passé le 15 mars dernier pour la construction de cet édifice sur sur un emplacement qui mesure 75 pieds sur l'avenue Stephen et 120 pieds sur la rue Osler.

Cet édifice sera construit en grès; le corps principal aura un sous-sol et 3 étages avec mansarde, mesurant 54′ x 40, avec une annexe contenant 5 voûtes en brique à trois rangs, de 20 x 9′ 6″, et une autre annexe en pierre à deux étages de 50′ x 24″.

Le sous-sol servira à l'appareil de chauffage, le rez-de-chaussée du corps principal à l'entrepôt de vérification et aux poids et mesures. Le premier étage aux bureaux des mines et des terres, le second aux bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et la mansarde au logement du gardien.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Le commis des travaux, H. D. Johnson, Calgary, T. N.-O.

Entrepreneur, Walter Alford, Belleville, Ont.

EUREAU D'ENREGISTREMENT.

Ces bureaux ont été munis d'armoires et de meubles.

Commis des travaux, H. D. Johnson, Calgary, T. N.-O.

EDMONTON, ALBERTA.

BUREAU D'ENREGISTREMENT ET DES BOIS DE LA COURONNE.

Le 17 juillet 1892, on a fait l'acquisition des lots 49 et 50, *block* 5, subdivision de la réserve de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, pour y ériger cet édifice, et le 1er septembre 1892 un contrat a été passé pour la construction de l'édifice.

Ce sera un édifice en brique à un étage de 70′ x 33′ 6″ avec mansarde et sous-sol en pierre.

Le sous-sol servira à l'appareil de chauffage et à l'emmagasinage des effets, et le rez-de-chaussée est divisé en 5 pièces à part le passage et les 3 voûtes en brique. La mansarde est divisée en 8 pièces. Le plancher les cloisons et le toit sont en bois, la couverture est en tôle galvanisée.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, H. D. Johnson, Calgary.

Entrepreneur, Walter Alford, Belleville, Ont.

LETHBRIDGE, ALBERTA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 9 novembre 1892, on a acquis de la municipalité de Letbridge, les lots 7, 8, *block* 9′ à l'angle des rues Baroness et Coutts, ayant 125 pieds de façade sur chaque rue, et les lots 9, 10, et 11, *block* 9′ de la Compagnie de houille d'Alberta, et le 5 juin 1893 un contrat a été passé pour la construction d'un édifice en brique à 3 étages, de 53′ x 43′ 9″ sur fondations en pierre.

Au sous-sol se trouveront l'appareil de chauffage et le combustible, ainsi que des réservoirs en brique qui contiendront l'eau pour boire et l'eau de pluie; le rez-de-chaussée servira au bureau de poste, à la douane, à l'entrepôt de vérification, aux bureaux du revenu de l'intérieur et aux poids et mesures; les deux tiers du premier et du second seront réservés à la cour de justice, et l'autre tiers du premier sera partagé entre un passage d'escalier et trois pièces pour le juge, les avocats et les témoins, et les jurés, et le tiers du second sera divisé en 4 pièces et une cage d'escalier pour le logement du gardien.

Le plancher, les cloisons et le toit seront en bois et la couverture en métal.

Les plans ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, W. Cluston, Lethbridge.

Entrepreneur de l'édifice, W. Oliver, Lethbridge, T.N.-O.

MAPLE CREEK.

HÔPITAL—CASERNE DE LA POLICE À CHEVAL.

Dans le cours de l'exercice, des réparations nécessaires ont été faites aux enduits et à la menuiserie, sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Manitoba.

MEDICINE-HAT.

Les casernes et la salle d'audience ont été installées et le dépôt des immigrants et les écuries de la police ont été enlevés de la propriété du chemin de fer canadien du Pacifique et mis sur la propriété de l'Etat.

Un contrat a été passé avec H. C. Yuill, entrepreneur, de Medicine-Hat, pour l'installation et les réparations nécessaires et aussi pour le déplacement du dépôt des immigrants et des écuries de la police.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Manitoba.

MOOSE JAW, ASSINIBOIA.

PALAIS DE JUSTICE ET POSTE DE POLICE.

Le 3 décembre 1892, un contrat a été passé pour la construction et le parachèvement du palais de justice et du poste de police, conformément aux plans et devis préparés par ce ministère.

L'édifice est un bâtiment en bois à deux étages, de 37 x 27 pieds.

Le rez-de-chaussée renferme un corps de garde de 12′ x 10′ 6″, une pièce de 12 x 13 pieds séparée par une palissade en chêne subdivisée en 3 cellules dont celle du centre est munie de moyens supplémentaires de protection ; un bureau pour les sous-officiers, 12′ x 12′; une cuisine de 17′ 6″ x 12′, une pièce pour les hommes de police, de 17′ 6″ x I , avec cabinet.

Au premier, se trouvent la salle d'audience, 15′ x 25′ et des pièces pour le juge, le jury, un vestiaire et un espace pour le travail des avocats.

Le corps principal sera bientôt terminé et prêt à être occupé.

Il y a une dépandence, dans laquelle seront les latrines et le charbon, construite en bois et peinturée.

Commis des travaux, D. Smith, Winnipeg, Manitoba.

Entrepreneur, Jno. Lymands, Régina, Assa.

MOOSOMIN.

POLICE À CHEVAL—PALAIS DE JUSTICE.

Un contrat a été passé pour faire des changements et des améliorations nécessaires au palais de justice de Moosomin, travaux qui ont été terminés.

On a posé des châssis neufs au sous-sol, construit une clôture autour de la cour de la prison, agrandi la remise, cloisonné le sous-sol du palais de justice, construit un trottoir en planche du palais de justice aux latrines, réparé les portes des latrines et la pompe, changé la fenêtre en évantail, posé des barreaux neufs à la porte de la cour, construit une clôture autour des caisses y compris trois portes avec pentures, posé des nouvelles gouttières avec tuyaux de descente.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de D. Smitth commis des travaux, Winnipeg, Manitoba.

Entrepreneur, C. Taylor, Mosomin, Assa.

ÉCURIE AVEC HANGAR.

L'écurie est construite en bois, de 30′ x 29′ avec un hangard de 19′ x 29′ en arrière, à un étage avec fenil au-dessus ; elle est subdivisée en huit stalles, outre une sellerie un passage, et munie de tous les mangeoirs, crochets pour harnais et selles, nécessaires, etc.

La plus grande attention a été apportée à la construction et au drainage.

Les plans et devis ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de D. Smitth, commis des travaux, Winnipeg, Manitoba.

Entrepreneur, C. Taylor, Mosomin, Assa.

PRINCE ALBERT, SASKAT.

BUREAU DES TERRES ET D'ENREGISTREMENT.

Le 25 avril 1892, on a acheté de J. McArthur un emplacement composé des lots 1, 2, 3 et 4 du lot riverain 80, *block* 25, situé sur la deuxième rue, mesurant 132 pieds sur 135 pieds, et le 31 août suivant un contrat a été passé pour la construction de l'édifice.

L'édifice, construit en brique sur fondation en pierre, mesure 51 x 34 pieds.

Au sous-sol se trouvent l'appareil de chauffage et le conbustible, une des extrémités du rez-de-chaussée est occupée par le bureau d'enregistrement et l'autre par le bureau des terres et des bois de la couronne. La division se compose de deux voûtes en brique, une pour chaque service. La mansarde est divisée en 5 pièces dont 2 communiquent au bureau d'enregistrement et 3 au bureau des terres aux moyens d'escaliers séparés.

Les planchers, cloisons et toit sont en bois et la couverture en tôle galvanisée.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, Lestock Reid, A.T.F., Prince-Albert, T.N.-O.

Entrepreneur, Thos. E. Baker, Prince-Albert, T.N.-O.

RED DEER, ALBERTA.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Cet édifice dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est maintenant presque terminé. Il est chauffé à l'air chaud, système Smead-Dowd.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, H. D. Johnson, Calgary.

Entrepreneur de l'édifice, Jno. Stewart, Ottawa.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, *The Smead-Dowd Company*, Toronto.

RÉGINA.

CASERNES DU SUD.

Dans le cours de l'exercice les réparations nécessitées par l'incendie de la nouvelle pièce des casernes du sud, ont été convenablement exécutés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Manitoba.

PALAIS DE JUSTICE.

Le 17 décembre 1892 on a acheté un emplacement qui se compose des lots 16, 17, 18, 19 et 20, *block* 345, et qui a une façade de 135 pieds sur la rue Victoria et de 125 sur la rue du Sud; et le 9 mai 1893 un contrat a été passé pour la construction de cet édifice.

L'édifice, construit en brique, mesurera 36′ x 58′ et 8″, sur un sous-sol en pierre; les planchers et le toit seront en bois et la couverture en tôle galvanisée.

Dans le sous-sol se trouveront 3 voutes en brique de 18′ 6″ x 9′, de 15′ 9 x ″7′ 6″ et de 6′ x 3′ respectivement, une chambre pour la fournaise, 3 magasins et 3 cellules. Le rez-de-chaussée est réservé aux chambres du juge, y compris 3 voûtes en brique et les bureaux du juge, du shérif, du greffier et des gardiens. Au premier se trouveront la salle d'audience, la bibliothèque et les bureaux pour le jury, les avocats et les témoins. Dans la mansarde il y aura 5 pièces.

On est à préparer les plans de l'appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, Charles Brass, Régina.

Entrepreneur, Charles Willoughby, Régina.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

AGASSIZ.

FERME EXPÉRIMENTALE.

On installé une scierie et acheté du bois; on a construit de la clôture et fait des réparations générales.

Les travaux ont éte exécutés sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria, C.-B.

NANAIMO.

BUREAU DE POSTE.

Diverses menues réparations ont été faites et une clôture neuve a été construite en arrière de l'édifice, sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria, C.-B.

NEW-WESTMINSTER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les anciennes latrines et les anciens urinoirs ont été enlevés et remplacés par des cabinets d'aisance du meilleur modèle ; on a posé dans tout l'édifice des tuyaux à l'eau, installé un réservoir, des lavoirs, des boyaux à incendie, etc., et la distribution d'eau a été raccordée à la conduite d'eau principale de la ville; l'installation du gaz a été réparée et en partie renouvelée ; un trottoir en béton ayant, au-dessous, des égouts en tuile pour les gouttières, a été construit le long des côtés de l'édifice, et l'ancienne gouttière le long et en arrière de l'édifice a été réparée.

On a posé un comptoir dans le bureau des terres et de menues réparations ont été faites à l'édifice.

Les travaux ont été excutés sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria, C.-B.

VANCOUVER.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice a été terminé et l'installation est à se faire y compris le posage d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Architecte surveillant, C. O. Wickenden, Vancouver, C.-B.

Entrepreneur du parachèvement de l'édifice, M. T. Tompkins, Brockville, Ontario.

Entrepreneur de l'installation du bureau de poste, F. W. Hart, Vanconver, C.-B.

Entrepreneurs de l'installation de la douane et des bureaux du revenu, Robertson et Hackett, Vancouver, C.-B.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage à eau chaude, M. W. Leek, Vancouver, C.-B.

VICTORIA.

DOUANE.

L'intérieur des murs de brique a été jointoyé; les ouvrages en bois de l'extérieur et de l'intérieur ont été peinturés; les murs intérieurs et les plafonds ont été nettoyés et badigeonnés; les cabinets d'aisance, les armoires et les châssis ont été réparés; les égouts ont été remis en place et les grilles fixées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria, C.-B.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Tous les cabinets d'aisance, bains, urinoirs, tuyaux à l'eau, tuyau de chute et d'égouts ont été renouvelés et remplacés par d'autres d'un modèle plus récents et on a introduit l'eau par un raccordement avec la conduite d'eau de l'aqueduc d'Esquimalt.

On a installé un poêle dans la cuisine et la masse de la cheminée de la cuisine a été reconstruite ; le parquet de la salle réservée au service du jour a été renouvelé, il en a été de même du pavé de la cour en arrière ; l'aile de la cuisine a été reliée au corps principal au moyens d'un chemin couvert étanche ; tous les murs intérieurs et tous les plafonds du rez-de-chaussée ont été nottoyés et badigeonnés, et des réparations ont été faites à la cuisine, au hangar à bois et à la véranda de la façade.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria, C.-B.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR RÉSIDANT.

Des pièces ont été louées et installées dans l'édifice des Five-Sisters pour l'usage de l'ingénieur résidant relevant de ce ministère, F. C. Gamble, I.C., Victoria, C.-B.

NOUVELLE SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Cet édifice dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé, mais il n'est pas encore installé et n'est pas prêt à être occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère de la milice.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria, C.-B.

Commis des travaux, W. Hassard, Victoria.

Entrepreneur, Maurice Humber.

HÔPITAL DES CASERNES DE L'ARTILLERIE.

Un contrat a été passé le 6 juillet 1892 pour l'érection de ce bâtiment.

L'édifice à 38 pieds de longueur sur 21 pieds 6 pouces de largeur avec une cuisine du côté sud de 12′ 6″ x 13″ ; il aura deux étages de hauteur avec sous-sol.

Le rez-de-chaussée aura 11 pieds de hauteur et le premier étage 10 pieds 6 pouces.

Le sous-sol est en pierre et la partie supérieure en bois, l'extérieur est lambrissé en planche à joints couverts ; l'intérieur plâtré et la couverture est en bardeau.

L'édifice contient une salle à chaque étage, avec toutes les commodités, bains, etc.

La réserve, le bureau et le dispensaire sont au premier étage, et la salle à manger, la cuisine et la chambre de l'intendant sont au rez-de-chaussée. Au sous-sol sont la fournaise, le combustible, etc.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria, C.-B.

Entrepreneur de l'hôpital, Geo. McFarlane, Victoria, C.-B.

POUDRIÈRE.

Le 26 avril 1893 un contrat a été passé pour la construction d'une poudrière sur une petite île de roche située dans la baie de l'Ouest, port de Victoria, près des casernes.

Cette poudrière est en brique sur fondation en pierre avec couverture en cuivre, sa longueur en est de 41 pieds et sa largeur de 22 pieds ; elle est entourée à 6 pieds par un mur de brique.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria, C.-B.

Entrepreneur de la poudrière, W. Rockett, Victoria, C.-B.

BUREAU DE POSTE.

Dans la partie de l'édifice où se trouvent les bureaux des finances et de la poste on a réparé les cabinets d'aisance, les urinoirs, les tuyaux à l'eau et au gaz, les appareils du gaz, les châssis, les boîtes à lettres et le mobilier; on a fait l'acquisition de nouvelles tables de triage, de tablettes et de divers articles de mobilier; on a construit une porte cochère dans la cour et un petit hangar pour la fumigation des malles-postes ; on a peinturé la couverture en métal et fait de temps à autres plusieurs autres menues réparations, modifications ou renouvellements qui sont devenus nécessaires.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria, C.-B.

WILLIAM'S HEAD.

QUARANTAINE.

On a acheté pour les fins d'une quarantaine une partie de la section 56 du district de Metchosin, île de Vancouver, et qui se trouve entre Peddar Inlet et Parry Bay.

RÉSIDENCE DU SURINTENDANT.

Cet édifice, maintenant en voie de constauction, sera bâti en bois sur fondations en pierre et brique, à deux étages avec une bonne cave pavée en béton au-dessous de la cuisine. Au rez-de-chaussée qui a une étendue superficielle de 1,750 pieds se trouveront une salle d'entrée, un bureau, une salle à manger, un salon, deux dépenses et une cuisine avec un hangar à bois en arrière.

Au premier étage il y aura six chambre à coucher, un passage, une chambre de bain et cabinets d'aisance.

HÔPITAL.

L'hôpital, construit en bois sur fondations en brique et en pierre et offrant une façade de 194 pieds 6 pouces, se compose pratiquement de trois édifices séparés reliés entre eux par des chemins couverts.

L'édifice du centre, à deux étages, renferme le logement du gardien, le dispensaire et cinq chambres en haut qu'on peut utiliser pour loger les malades de première si l'on convertit la plus petite pièce en chambre de bain et cabinets d'aisance. Immédiatement en arrière de l'appartement du gardien séparé par un corridor, sont la salle à manger, les dépenses, la cuisine, le garde-manger et le hangar. D'un côté de l'édifice du centre sont les salles séparées des malades pour hommes et femmes, ayant une étendue en superficie de 1,000 pieds chacune. De l'autre sont les salles séparées pour les convalescents couvrant la même superficie. Toutes les salles sont munies de bains et des autres accessoires hygiéniques convenables avec l'eau conduite jusqu'aux bains. La cuisine est munie d'un grand poêle modèle français, avec réservoir pour l'eau chaude. Les tuyeaux d'égout de cet édifice sont tous posés avec soin, ayant une inclinaison convenable, convenablement aérés et conduits jusqu'à la ligne des eaux basses.

Dépôts des passagers de première et de seconde.—Le dépôt des passagers de première, construit en bois sur fondations en pierre et brique, est un bâtiment à un étage, modèle Bungalow, ayant une façade de 152 pieds sur une profondeur de 32 pieds au centre et de 22 pieds 8 pouces aux ailes. Au centre se trouve une grande salle à manger avec feu de cheminée à chaque extrémité. En arrière de cette salle se trouve, avec les garde-manger, les dépenses, etc., la cuisine munie d'un grand poêle, modèle français, avec réservoir pour l'eau chaude, évier, lavoirs, etc. En arrière de la cuisine il y a un hangar. Aux deux extrémités de la salle à manger il y a des portes volantes qui ouvrent sur les corridors des ailes le long desquelles, des deux côtés, sont les chambres à coucher de 7 + 6′ 9″, pouvant loger trois passagers chacune. Dans chaque chambre il y a un lavoir en fer émaillé avec eau chaude et eau froide. A l'extrémité des corridors sont les bains avec eau chaude et eau froide, les cabinets d'aisance et les urinoirs.

Dépôt des passagers de troisième.—On est à construire deux édifices pour les loger séparément. Celui des Chinois, nécessairement le plus vaste, est en bois sur fondations en brique et en pierre ; sa longueur est de 194 pieds 6 pouces et sa largeur de 33 pieds 4 pouces, divisé en deux parties égales par une salle à manger avec cuisine, six chambres de bain, garde-manger et un hangar en arrière. Aux extrémités des ailes sont les lavoirs munis de cuvettes en bois avec l'eau froide. Dans la cuisine il y a un grand poêle, modèle français, et deux réservoirs pour l'eau chaude et qui alimentent les bains. L'eau est fournie par un grand réservoir dans la mansarde. Les latrines sont dans un bâtiment construit sur une élévation de pierre au-dessus de l'eau. Dans chacune des ailes de cet édifice, si elles sont convenablement munies de lits en fer galvanisé semblables à ceux que contient l'*Empress of China*, etc., 318 Chinois peuvent s'y loger confortablement.

L'édifice des Japonais est de la même nature que celui des Chinois, mais, comme il est dit plus haut, il est plus petit. Il peut loger dans chaque aile au moins 110 personnes si elles sont installées comme on le suggère pour l'édifice des Chinois.

Abri pour l'appareil à désinfecter.—On est à construire un abri en bois de 70 x 36 pieds, pour loger le désinfecteur à vapeur, à l'angle nord-est du quai, avec cheminée en brique pour le tuyau de la chaudière.

Appareil à désinfecter.—Le 28 mars 1893, un contrat a été passé pour la fourniture d'une étuve carrée en acier à double parois de 8′ 6″ x 8′ 6″ x 24′, d'un générateur de 40 forces de chevaux, d'une pompe à faire le vide, d'un générateur, de citernes de trop plein, d'eau de condensation et de solution de bichlorure de mercure, pour la désinfection de la maroquinerie et pour contenir l'eau d'approvisionnement des générateurs.

Clôtures.—On a construit une clôture de planche à joints clos de dix pieds de hauteur le long de la limite occidentale de la propriété, à partir de la ligne des eaux basses, dans la baie de Parry jusqu'à la ligne des eaux basses dans le Peddar Inlet, soit une distance de 660 pieds, et une clôture en palissade de six pieds de hauteur à travers la propriété, en arrière de l'hôpital, pour maintenir les passagers de troisième dans leur division.

Distribution de l'eau.—En sus de l'eau fournie par le lac, service qui était sous le contrôle de l'ingénieur en chef de ce ministère, deux puits ont été creusés pour en obtenir de l'eau en été et afin de se pourvoir pour les cas imprévus ou dans le cas de rupture de la conduite d'eau.

Les plans, etc., ont été préparés par F. C. Gamble, I.C-, et les travaux ont été exécutés sous sa surveillance.

Entrepreneur de la résidence et de l'abri de l'appareil, Geo. McFarland.

Entrepreneurs de l'hôpital et des dépôts, Bishop et Sherborne.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC., ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens, au nombre de 210, y compris les employés aux édifices du parlement et des palais administratifs à Ottawa, et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers et des édifices militaires, sont sous le contrôle de cette division du département.

CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX (COMBUSTIBLE).

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux pour la fourniture du charbon à 121 édifices fédéraux, et du charbon et du bois ont été fournis à environ 160 édifices en tout.

ÉCLAIRAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'éclairage des édifices fédéraux, est sous le contrôle de cette division du département. Soixante-quinze édifices ont été éclairés par le gaz, trente-trois édifices par la lumière électrique incandescente, deux par la gazoline, un par le gaz naturel et le reste par le pétrole; bon nombre d'édifices mentionnés en dernier lieu, sont éclairés, à leur entrée, par des lumières électriques à arc.

APPROVISIONNEMENT DE L'EAU DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'alimentation de l'eau des différents édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires, est sous le contrôle de cette division du département. Quatre-vingt-deux édifices, dans quarante-sept localités sont alimentés par des compagnies d'aqueduc, le reste prend son eau dans des puitsoù on l'obtient au moyen de pompes et de réservoirs.

EN GÉNÉRAL.

Les réparations ordinaires ont été exécutées, les articles habituels d'ameublement ont été fournis et un grand nombre d'édifices dont il n'est pas ici question, ont été nettoyés, badigeonnés, etc., et ont subi diverses réparations et améliorations.

ANNEXE N° 3.

RAPPORT

SUR LES

Havres, Ports et Rivières, les Dragueurs, le Dragage et les Levées de Plans

PAR TOUT LE CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1893

PAR

L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

ANNEXE N° 3.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 12 décembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour l'information du ministre des travaux publics, le rapport suivant sur les travaux sous ma direction pendant l'exercice 1892–93.

Les devoirs de l'ingénieur en chef du ministère des travaux publics et du personnel relevant de son bureau, se résument :

I. A surveiller la construction et la réparation des quais, jetées et brise-lames construits en Canada par le gouvernement fédéral ainsi qu'à surveiller les travaux d'amélioration des rivières pour faciliter la navigation, telle que les écluses, les jetées, l'enlèvement d'obstacles autrement que par le moyen du dragage, etc.

II. A surveiller les travaux de dragage dans les ports et les rivières navigables du Canada, y compris l'entretien du matériel à draguer et la construction de nouveaux dragueurs, de remorqueurs et de chalans.

III. A construire et à administrer les bassins de radoub.

IV. A entretenir et à administrer les glissoirs et les estacades des régions de l'Ottawa, du Saint-Maurice, du Saguenay, de la Trent et de Newcastle.

V. A construire et à entretenir les ponts interprovinciaux et les ponts des Territoires du Nord-Ouest.

VI. A faire des relevés hydrographiques et les examens requis pour la préparation des plans et des estimations.

VII. A faire divers travaux, telle que l'épreuve des ciments et des expériences pour la conservation du bois, etc.

VIII. A préparer des rapports sur les projets de construction, par l'initiative particulière, de tous ouvrages dans ou sur les rivières navigables.

Ces devoirs multiples nécessitent les services d'un personnel nombreux et l'emploi de fonds considérables, mais je suis convaincu que nulles dépenses ne sont aussi profitables pour la population du pays que celles faites en travaux publics avantageux au commerce, comme la construction de ports, l'enlèvement d'obstacles des cours d'eau navigables et le raccordement de ces cours d'eau par des canaux ; et que, conséquemment, les dépenses requises à cette fin ne devraient pas être diminuées au détriment du pays en général.

QUAIS, JETÉES ET BRISE-LAMES.

Dans le cours de l'exercice 1892–93 des travaux en rapport avec des quais, des jetées et des brise-lames ont été exécutés aux endroits qui suivent :—

Nouvelle-Ecosse.

Barrington	Shelburne, comté de	Parachèvement du débarcadère.
Bayfield	Antigonish, do	Nouveau quai et réparation du brise-lames.
Belliveau, anse de	Yarmouth do	Réparation au quai.
Grande Tracadie	Antigonish do	Réparation du brise-lames.
Ile aux Oiseaux	Victoria do	Enlèvement d'obstacles.
Blanche	Shelburne do	Ouvrages de protection.
Ile de la Roche Blue	Antigonish do	Réparation du brise-lames.
Boularderie, Ile	Cap-Breton, comté de	Réparation du quai.
Broad Cove Marsh	Inverness do	Réparation de la jetée.
Canada Creek	King do	do do
Cap du Nègre, Ile du	Shelburne, comté de	Réparations.

Cap Sable, Ile du	Shelburne, comté de		Construction du brise-lames.
Caribou, Ile du	Pictou	do	Réparation des ouvrages de protection.
Chipman's Brook	King's	do	Réparation de la jetée.
Church Point	Digby	do	Réparation du quai, etc.
Baie des Vaches	Cap-Breton, comté de		Réparation du brise-lames.
D'Escousse	Richmond	do	Construction d'un nouveau quai.
Diable, Ile du	Halifax	do	Construction d'un brise-lames.
Digby	Digby	do	Reconstruction d'un débarcadère.
Eatonville	Cumberland	do	Prolongement du quai.
Ile au Renard	Halifax	do	Ouvrages de protection sur la grève.
Rivière des Français	Victoria	do	Réparation d'une pile.
Green Harbour	Shelburne	do	Ouverture d'un chenal.
Halifax	Halifax	do	Quai de la nouvelle quarantaine.
Hampton	Annapolis	do	Réparation du quai.
Harbourville	King	do	Réparation du brise-lames.
L'Ardoise	Richmond	do	Construction d'un brise-lames.
Louis Head	Shelburne	do	Parachèvement du brise-lames.
Mabou	Inverness	do	Réparation de la jetée.
Maitland	Hants	do	Réparation du quai.
Margaree	Inverness	do	do do
Margaretville	Annapolis	do	Réparation du brise-lames.
Meagher's Beach	Halifax	do	Réparation des ouvrages de protection sur la grève.
Meteghan Cove	Digby	do	Réparation du quai.
McNair's Cove	Antigonish	do	do do
Morden	King	do	do do
Noel	Hants	do	Ouvrages de protection.
Parrsboro'	Cumberland, comté de		Creusage du chenal.
Pictou, Ile de	Pictou	do	Réparation des quais de l'est et de l'ouest.
Port-George	Annapolis	do	Réparation du brise-lames.
Port-Lorne	do	do	do do
Porter's Lake	Halifax	do	Ouverture du chenal.
Round Hill	Annapolis	do	Parachèvement du barrage.
Rivière au Saumon	Digby	do	Réparation du brise-lames.
Somerville	Queen's	do	do do
South Gut	Victoria	do	Construction d'un quai.
Stoney Island	Shelburne	do	Construction d'un brise-lames.
Sydney	Cap-Breton, comté de		Prolongement du quai de la quarantaine.
Tatamagouche	Pictou	do	Réparation du quai.
West Arichat	Richmond	do	do do
West Chezzetcook	Halifax	do	Parachèvement du brise-lames.
Wreck Cove	Victoria	do	Réparation du quai.

Nouveau-Brunswick.

Anderson's Hollow	Albert, comté de	Réparation du brise-lames.
Campbellton	Ristigouche, comté de	Prolongement du quai de délest.
Cap Tourmentine	Westmorland, co. de	Parachèvement du quai.
Clifton	Gloucester, comté de	Réparation du brise-lames.
Dalhousie	Ristigouche, comté de	Réparation du quai.
Edgett's-Landing	Albert, comté de	Construction d'un quai.
Grande Anse	Gloucester, comté de	Réparation du brise-lames.
Lower Neguac	Nort'umberland, co. de	Construction d'un quai.
Mispec	Saint-Jean, comté de	Réparation du brise-lames.
Pointe du Chêne	Westmorland, co. de	Reconstruction du brise-lames.
Ram Pasture Neck	do do	Réparation des ouvrages de protection.
Rivière Saint-Jean		Amélioration générale de la rivière.
Shippegan	Gloucester, comté de	Réparation du brise-lames.
Tracadie	do do	Construction d'un débarcadère.

Ile du Prince-Edouard.

Annandale	King, comté de	Réparation de la jetée.	
Bay Fortune	do do	Prolongement du brise-lames.	
Bay View	Queen do	Réparation de la jetée.	
Belfast	do do	do	do
Georgetown	King do	do	du quai.
Hurd's Point	Prince do	do	de la jetée.
Kier's Shore	do do	do	do
Lewis Point	King do	do	do
Malpeque	Prince do	do	du brise-lames.
Miminigash	do do	Prolongement de la jetée sud, etc.	
New London	Queen do	Réparation de la jetée.	
Nine Mile Creek	do do	Construction d'une nouvelle pile.	
Pinnette	do do	Réparation de la jetée.	
Port Selkirk	do do	Reconstruction du quai.	
Pownal	do do	Réparation de la jetée.	
Stephen's Pier	King do	do	do
Saint-Pierre, Baie	do do	Protection de la grève.	
Souris	do do	Réparation du brise-lames.	
Vernon, Rivière	Queen do	do	de la jetée.
Victoria (Crapaud)	do do	do	du quai.

Québec.

Anse Saint-Jean		Réparation du quai.	
Anse à l'Eau ou Tadoussac	Saguenay, comté de.	do	do
Baie Saint-Paul	Charlevoix, comté de.	do	do
Cacouna	Témiscouata, comté de.	Construction d'une pile.	
Cap à l'Aigle	Charlevoix, comté de.	Réparation du quai.	
Chicoutimi	Saguenay et Chicoutimi	do	do
Etang du Nord	Ile de la Madeleine	do	du brise-lames.
Ile aux Coudres	Charlevoix, comté de.	do	de la jetée.
Ile Verte	Témiscouata, comté de.	Parachèvement du débarcadère.	
Knowlton's-Landing	Brome, comté de	Construction d'un hangar et d'une salle d'attente sur le quai.	
Lac Mégantic	Brome, comté de	Réparation du quai.	
Laprairie	Laprairie, comté de	Construction d'ouvrages de protection.	
L'Islet	L'Islet do	Réparation du quai.	
Les Eboulements	Charlevoix do	do	do
Longueuil	Chambly do	do	do
Matane	Rimouski do	Prolongement du quai.	
Malbaie	Charlevoix do	Réparation du quai.	
Nicolet	Nicolet do	Construction du brise-glace.	
Rimouski	Rimouski do	Réparation du quai.	
Rivière du Lièvre	Ottawa do	do	de l'écluse.
do L'Assomption		Enlèvement d'obstacles.	
do Saint-Louis	Beauharnois, comté de.	Réparation du coursier d'alimentation.	
do Saint-Maurice		Amélioration du chenal.	
do Noire	Charlevoix, comté de.	Enlèvement de pierres et de cailloux.	
do Ottawa	Laval do	do	de cailloux.
do Yamaska	Yamaska do	Réparation du barrage.	
Sainte-Anne des Monts	Gaspé do	Parachèvement de la pile.	
Saint-Jean	Ile d'Orléans do	Réparation du quai.	
Saint-Jean Port-Joli	L'Islet do	do	do
Saint-Laurent	Ile d'Orléans do	do	do
St-Michel de Bellechasse	Bellechasse do	do	do
Yamachiche	St-Maurice, comté de.	Construction d'une pile.	

Ontario.

Burlington, chenal de		Réparation de la jetée et construction d'un nouveau chalan traversier.
Clapperton, chenal	Algoma, comté de	Enlèvement de roches.
Goderich	Huron-Ouest, comté de	Réparation de la jetée.
Kincardine	Bruce	do do do
Kingston	Frontenac	do Enlèvement d'une batture.
Petit-Courant	Algoma,	do Amélioration du chenal.
Meaford	Grey	do Réparation des ouvrages de protection.
McInnis Bank	Algoma	do Enlèvement de roches.
Port-Albert	Huron	do Réparation de la jetée du nord.
Port-Elgin	Bruce	do do du brise-lames.
Port-Hope	Durham	do do des quais.
Port-Rowan	Norfolk	do Construction d'un débarcadère.
Rivière à la Pluie	Algoma	do do de piles en coffrage.
do Beaudet	Glengarry	do Amélioration de la rivière.
Southampton	Bruce	do Réparation de la jetée.
Thornbury	Grey	do do du quai.
Toronto	York	do Construction de travaux maritimes.

Colombie-Britannique.

Colombie, rivière	En amount de	Enlèvement d'obstacles.
Colombie do	Revelstoke au Lac-à-la-Flèche	do
Cowichan, rivière		do
Fraser do	Embouchure de la	Construction de jetée.
Fraser do	Garry Bush	Ouvrages de protection.
Skeena do		Enlèvement d'obstacles.
William's-Head	Quarantaine, stat. de la	Construction d'un quai.
William's-Head	do do	Distribution d'eau.
Victoria, port de		Enlèvement de roches.

1.—QUAIS, JETÉES ET BRISE-LAMES.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

BARRINGTON.

Barrington, comté de Shelbourne, est à 45 milles au sud-est d'Yarmouth et à 30 milles au sud-ouest de la ville de Shelbourne, et est situé à 10 milles du Cap de Sable, point le plus au sud de la Nouvelle-Ecosse.

Comme il n'y avait pas, dans cette région, de quais à l'extrémité du large desquels il n'y avait pas plus de 2 ou 3 pieds d'eau à mer basse, et comme le besoin de plus grandes facilités pour le commerce maritime se faisait sentir, le ministère a commencé la construction du quai actuel en 1888–89, le terminant en 1890 au prix de $7,150. Ce quai construit en pilotis, a une longueur de 885 pieds et s'étend sur les hauts-fonds jusqu'au chenal de Sherrow (ainsi appelé) dans lequel il y a 12 pieds d'eau à marée basse.

A l'extrémité du quai sur le chenal, une pile longue de 70 pieds a aussi été construite pour permettre aux steamers d'y amarrer, ce quai est muni d'un entrepôt convenable et d'une cale mobile.

Dans le cours de l'exercice la somme de $673.56 a été employée à construire, à la journée, un quai à forme triangulaire entre l'abord et la pile du chenal ou L de manière à former un mouillage additionnel pour les vaisseaux.

BAYFIELD.

Bayfield, comté d'Antigonish, se trouve sur la côte méridionale de la baie Saint-George, à 8 milles à l'est du port d'Antigonish, et à 15 milles à l'ouest de l'entrée du détroit de Canso. Le port est formé par l'île Pomquet et des récifs qui se trouvent au large. L'île Pomquet a environ trois quarts de mille de longueur, et est séparée de la pointe de Pomquet, sur la terre ferme, par un détroit large de 1,850 pieds. ayant une profondeur d'eau de 4 pieds à mer basse dans un chenal large de 400 pieds,

Quais.

En 1857 une compagnie à fonds social commença un quai du côté occidental du port, à un quart de mille au sud de la pointe Pomquet. Ce quai fut transmis au gouvernement provincial et terminé en 1873. Lorsqu'elle tomba sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1887, cette construction se composait de piles et de travées, s'étendant sur une longueur de 402 pieds et baignant dans 9 pieds d'eau à l'extrême eau basse et dans 13 pieds d'eau à l'extrême eau haute. En 1887-88, les deux piles du large furent exhaussées, séparées et entourées de pilotis jointifs; la pile du centre et la pile de terre furent démolies jusqu'au niveau des eaux basses et une construction ininterronpue fut érigée entre les piles du large et de la terre.

Par la grande tempête du premier décembre 1890, la construction fut emportée sur une hauteur de 9 pieds au-dessous de la marque des eaux basses à l'extrémité du large et de 3 pieds au-dessus de la marque des eaux basses, 112 pieds à partir de l'extrémité inférieure.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, un contrat a été passé pour la construction d'un nouveau quai. Les travaux donnés à l'entreprise embrassent le nivellement du chemin public et de l'abord; une culée en maçonnerie en galet longue de 33 pieds; une construction composée de piles en coffrage à parements découverts et de travées, large de 25 pieds et longue de 319 pieds; et une extrémité du large et une tête de quai composées d'un coffrage à parements recouverts, larges de 30 pieds et longue de 90 le long du centre, composées de deux piles, de 90 x 30 pieds chacune, placées à angles droits.

La superstructure du coffrage à joints ouverts et de l'extrémité du large à joints clos sera construite en pin jaune préparé à la créosote de la Caroline du Nord, et le reste en bois du pays.

A l'expiration de l'exercice le nivellement du grand chemin et de l'abord et la culée en maçonnerie en galet étaient à peu près terminés.

Brise-lames.

Un brise-lames, long de 400 pieds, a été construit en 1879, et prolongé de 310 pieds en 1888. Cette construction se composait d'une pile dont la largeur moyenne était de 18 pieds, recouverte en pierre, ayant une inclinaison du côté de la mer de 3 à 1 et du côté de la terre de 1½ à 1. Le brise-lames est resté intact jusqu'à la tempête du premier décembre 1890, époque où le couronnement de pierre fut emporté presque jusqu'au niveau des eaux hautes et jusqu'à près de 100 pieds de l'extrémité inférieure.

La somme de $5,000 a été portée au crédit des dépenses dans le cours de 1892-93, pour faire des réparations aux brise-lames. Les travaux ont commencé au mois de mai et ils se continuaient à l'expiration de l'exercice; à cette date les dépenses s'élevaient à $1,279.98.

BELLIVEAU, ANSE DE—

L'anse de Belliveau, comté de Digby, se trouve sur la baie Sainte-Marie, à environ quatre milles au sud-ouest de Weymouth

Le port, à sec à mer basse, est formé de deux jetées : celle du nord a été construite en 1825, et celle du sud en 1853; toutes deux ont été érigées par les autorités locales. L'espace compris entre ces jetées est d'environ trois acres et il y a, à l'entrée, douze pieds six pouces d'eau à mer haute.

Dans le cours de la dernière partie de l'exercice, la somme de $500 a été employée à réparer la jetée du sud, soit à enlever tout le couronnement de la construction sur une longueur de 360 pieds et sur une épaisseur de trois à six pieds ;

on a posé quatre rangs de nouvelles pièces de bois le long de la façade inférieure, deux ou trois rangs le long de la façade du large, et des longuerines neuves à environ tous les dix pieds ; on a enfoncé 82 pilotis de défense le long de la façade inférieure et 16 le long de la façade du large ; on a posé 8 poteaux d'amarrage et le tout a été rempli de lest puis nivellé avec de la terre et du gravier.

GRANDE-TRACADIE.

La Grande-Tracadie, comté d'Antigonish, est située sur la rive sud de la baie Saint-George, à 12 milles à l'est du port d'Antigonish, et à 11 milles à l'ouest de l'entrée du détroit de Canso.

En 1863, le gouvernement provincial a ouvert un passage à l'extrémité est de l'île Delorey, à environ un mille et quart de l'entrée primitive et a construit un brise-lames du côté est.

En 1874-75 le ministère a réparé et prolongé le brise-lames, et a construit en dedans un mur de soutènement. Des réparations ont été faites de temps à autre, et en 1881,-85, le brise-lames fut réparé et le mur de soutènement qui avait été détruit, a été reconstruit.

Le brise-lames a été considérablement avarié durant la grande tempête du premier décembre 1890, et, l'été suivant, la totalité du brise-lames, à l'exception d'une partie de la façade du sud, soit une longueur de 67 pieds, a été emportée.

Dans le cours de l'exercice de 1892–93, la somme de $300 a été employée à renforcer une partie de la façade du sud dont il ne restait plus qu'un mur de bois carré, appuyé du côté méridional par des pilotis jointifs. Les 20 pieds du large du mur et les pilotis jointifs ont été rasés de niveau avec le sol et 16 pilotis ont été enfoncés pour terminer la ligne des pilotis jointifs du côté sud ; une pile de 14 pieds carrés a été construite contre le côté nord et protégée au moyen de pilotis jointifs, et l'ancienne construction, entre cette pile et la rive, a été refaite.

ILES AUX OISEAUX.

Les îles aux Oiseaux, comté de Victoria, se trouvent dans l'océan Atlantique, à plusieurs milles au large du Cap Dauphin, entre le port de Sainte-Anne et l'entrée du Grand Bras-d'Or.

L'île Ciboux, la plus considérable du groupe, sert à 60 ou 70 pêcheurs pendant la durée de la pêche.

Dans le cours de l'exercice de 1891–92, la somme de $142.84 a été employée à améliorer l'atterrage sur l'île Ciboux par l'enlèvement de roches et en démolissant l'extrémité d'une ancienne pile en charpente de bois rond, de manière à créer une approche à partir de la grève étroite jusqu'au sentier escarpé qui conduit à la falaise au-dessus.

Dans le cours de l'exercice de 1892–93, la somme de $600 a été employée à faire de nouvelles améliorations au débarcadère et à réparer et renforcer la cale.

BLANCHE, PORT DE.

Le port de Blanche, comté de Shelburne, est un petit refuge où viennent mouiller les bateaux-pêcheurs, à l'extrémité méridionale de la péninsule qui forme le côté oriental du port du Nègre, à environ 18 milles presque franc sud de Shelburne, le chef-lieu.

Dans l'automne de 1892, la somme de $300 a été employée à construire, à la journée, un épron long de 72 pieds dans le but d'arrêter le mouvement du gravier de la grève remué par la mer, et partout le remplage du chenal des petits bateaux.

BLUE ROCK.

Blue Rock, comté d'Antigonish, se trouve sur la côte méridionale de la baie de Saint-George à 2½ milles à l'est du port de Tracadie.

Un brise-lames s'étendant sur une longueur de 326 pieds 6 pouces dans une direction sud-ouest du Cap Bleu, a été terminé en 1888. Sa longueur au sommet est de 16 pieds ; du côté de la mer sa façade a une inclinaison de 1 à 1, à partir du sommet à un pied au-dessous de la marque de l'extrême eau basse. Il a été solidement construit en parements de bois carré et complètement rempli de lest. La pro

fondeur de l'eau, à l'extrême eau basse, est de 12 pieds, et dans l'espace, à l'abri du nord et de l'est, de 12 à 5 pieds. Les grandes mers montent de 4 pieds.

On a récemment constaté que le bois de façade, au-dessous des eaux basses, avait été affaibli et, à certains endroits détruit par le taret, et que le lest s'était affaissé de cinq pieds au-dessous du compartiment à lest supérieur du côté de la mer, et de 2 pieds du côté inférieur, sur une distance de 140 pieds à partir de l'extrémité du large.

Dans le cours de 1892–93, la somme de $496.99 a été employée à entourer de pilotis jointifs l'extrémité du large, et, sur une distance de 65 pieds du côté de la mer, et, de 15 pieds, du côté inférieur à partir de l'extrémité du large, à enlever à certains endroits le plancher supérieur à délestage et à refaire le remplage sur une distance de 60 pieds à partir de l'extrémité du large, et à poser un talus de grosses pierres du côté de la mer sur une distance de 60 pieds au delà de la marque des hautes eaux.

BOULARDERIE (POINTE-DE-L'ILE.)

La Pointe-de-l'Ile, comté de Victoria, se trouve du côté méridional de l'île de Boularderie, à 18 milles à l'ouest du pont qui traverse le petit Bras-d'Or.

Le quai, construit à cet endroit par le gouvernement en 1886–87, a une longueur de 120 pieds sur une largeur de 20, et se compose de piles et de travées. A l'extrémité du large une pile latérale forme une tête longue de 41 pieds. La profondeur d'eau, à l'extrémité du large, au niveau ordinaire du lac, est de 11 pieds.

Après avoir examiné le quai en novembre 1891, on constata que la tête avait été heurtée par un champ de glace en mars 1889 et que le sommet, jusqu'à 5 pieds au-dessous du niveau des eaux avait subi un déplacement de 2 pieds, ce qui eut pour résultat de le faire surplomber en créant en même temps un affaissement de 1 à 3 pouces, à 2 pieds 9 pouces; on constata aussi que la construction était considérablement rongée par les vers.

Dans le cours de 1892–93, la somme de $499.48 a été employée à exhausser la tête du quai du niveau général de l'abord; à remettre une faible quantité de lest; à entourer de pilotis jointifs la façade occidentale, façade qui surplombait; et à renouveler 5,700 pieds, mesure de planche, du tablier.

BROAD COVE.

Le marais de Broad Cove, comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, à 12 milles au nord du port de Margaree.

Le quai, à cet endroit, a été terminé en 1888. Il avait une longueur de 400 pieds sur une largeur de 25 au sommet, et il a été construit en piles séparées jusqu'à un point au-dessus de l'eau basse, avec une construction au sommet sans solution de continuité. La pile du large et la pile voisine avaient une largeur respective de 56 et 68 pieds. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large à mer très basse était de 12 pieds 10 pouces. La marée monte de 4 pieds 5 pouces.

En 1890, de menues réparations ont été faites au tablier et aux lisses du sommet, près de l'extrémité du large, et plusieurs compartiments du large du côté est ont été remplis de nouveau.

Au mois de décembre 1890, la construction a été considérablement avancée. La partie à eau basse susmentionnée a été détruite sur une distance de 100 pieds à partir de l'extrémité du large, le sommet a été démoli sur une autre distance de 60 pieds. La pile du large a baissé de 4 à 5 pieds au-dessous de l'eau basse et la seconde pile à l'eau basse sur au delà de 44 pieds de sa longueur. Le lest des compartiments du côté est s'est vidé jusqu'à 160 pieds de l'extrémité inférieure.

En 1891–92 la plupart des compartiments du côté est ont été remplis à neuf. La seconde pile de l'extrémité du large a été démolie jusqu'à 6 pouces au-dessous des eaux basses et reconstruites à 2 pieds au-dessus des eaux basses; et on a fait l'acquisition de presque tout le bois et le fer nécessaires à la reconstruction du quai sur une longueur s'étendant à 56 pieds de l'extrémité primitive du large.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, la somme de $1,923.65 a été employée à terminer les travaux commencés l'année précédente, sauf la pose d'environ 170 pieds de défenses jointives; l'achat et la pose des lisses du sommet sur les côtés et le remplage de quelques compartiments du côté est.

CANADA CREEK.

Canada Creek, comté de King, aussi appelé Roche-Noire (*Black-Rock*) est situé sur la rive nord de la baie de Fundy, à 60 milles à l'est du goulet de Digby, et à 8 milles à l'ouest du port de Hall.

Le port, à sec à mer basse, se compose de deux jetées ou brise-lames construits de chaque côté de l'embouchure d'une petite rivière.

Au mois de juin 1893, la somme de $400 a été employée, à construire, à la journée, une nouvelle pile en coffrage de 50 pieds de longueur sur 16 de largeur et à une hauteur de 12 pieds entre l'extrémité du large du brise-lames du côté ouest du port et ce qui restait d'une pile du large, détruite par une grande tempête durant l'hiver de 1889–90. Le but de cette nouvelle pile intermédiaire est d'empêcher le sable et le gravier de passer par l'ouverture et de remplir le fond de la digue le long de la façade intérieure des constructions là où les vaisseaux viennent mouiller pour charger du bois de corde, etc.

ILE DU CAP DU NÈGRE.

L'île du Cap du Nègre, comté de Shelburne, est située à l'embouchure du port du Nègre; elle a une longueur d'environ 2 milles, et un demi-mille à sa plus grande largeur.

Dans le cours de l'année la somme de $300 a été employée à reconstruire, à la journée, les anciennes jetées vermoulues en coffrage, longues de 85 pieds qui protègent le débarcadère public sur la pointe septentrionale de l'île.

DONALD'S-HEAD.

Donald's-Head, comté de Shelburne, est situé sur la côte orientale de l'île du Cap Sable, à environ six milles au sud de Barrington.

Il y a quelques années, les habitants de la localité ont construit un petit quai ou brise-lames pour protéger l'entrée d'un petit étang qui offre un abri commode à une nombreuse flotte de pêcheurs.

En 1891–92, le département a dépensé $300 à réparer cette construction et à la reconstruire à la hauteur actuelle.

Le 16 décembre 1892, un contrat a été passé entre le ministère et George Wilson, de Barrington, pour construire un prolongement du présent quai, sur une longueur de 90 pieds, une longueur de 18, à une hauteur de 14 pieds, le tout en coffrage rempli de pierre, au prix de $1,628.80. Les travaux ont été terminés d'une façon satisfaisante, au mois de juin 1873.

CARIBOU.

L'île Caribou, comté de Pictou, se trouve dans le détroit de Northumberland, à 5 milles à l'ouest de l'entrée du Port de Pictou. Sa longueur est d'environ 4 milles et sa largeur moyenne d'un demi-mille.

Le port de Caribou, abrité par l'île de Caribou et une petite île située à l'est de la première, est très grand, ayant une longueur de 6 milles et une largeur d'un mille, recouvert par une nappe d'eau basse. L'entrée principale entre les deux îles ne donne que 4 pieds d'eau à mer très basse, et les battures entre la terre ferme et l'extrémité orientale de l'île de Caribou sont à sec à l'eau très basse, sauf quelques petits chenaux. Les grandes marées montent de 6 pieds et les marés ordinaires de 4 pieds.

A l'aide de la somme dont l'emploi était autorisé en 1890–91, une construction en fascines et en pierre, longue de 1,221 pieds, large de 19 pieds au sommet, et haute de 2 à 5 pieds a été exécutée entre l'île et la terre ferme. Cette construction n'est pas encore terminée, car elle est recouverte à mi-marée.

Dans le cours de 1892-93, la somme de $300 a été employée à l'achat de fascines et de pierres devant servir à exhausser la construction à la hauteur voulue.

CHIPMAN'S-BROOK.

Chipman's-Brook, comté de King, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, à 64 milles à l'ouest du goulet de Digby.

Dans le cours de l'exercice de 1892–93, le quai de cet endroit, qui avait été avarié a été réparé au prix de $200 ; ces réparations se sont résumées à doubler le côté occidental du quai sur une longueur d'environ 60 pieds, à renouveler environ 150 pieds linéaires de parements, à poser de nouvelles longuerines et un tablier neuf sur une distance d'environ 60 pieds de la partie du large du quai et à faire un peu de remplage.

CHURCH POINT.

Church Point, comté de Digby, est situé sur la rive sud de la baie Sainte-Marie, à l'ouest de Weymouth et droit vis-à-vis le Petit-Passage, goulet de Digby.

Dans le cours des dernières années, le gravier s'est déposé autour de l'extrémité du large du brise-lames, et il a formé une barre en travers de l'entrée des bassins de chargement.

Dans le cours de la première partie de l'exercice la somme de $45.25 a été employée à enlever cette barre de gravier ; les travaux ont été exécutés à la main, au moyen de grattoirs à bras à mer basse.

BAIE DES VACHES.

La baie des Vaches, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur la côte est du Cap-Breton, à environ 18 milles au nord-est du port de Sydney. Par suite des houillères considérables des environs, c'est une localité d'une très grande importance.

La baie a 2½ milles de largeur à son embouchure, et étant complètement ouverte à l'océan Atlantique, elle n'offre pas de mouillage sûr pendant les vents de l'est.

Un brise-lames a été construit sur le côté nord de la baie par MM. Archibald et Cie, propriétaires des mines de Cowrie, avec l'aide du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. La construction a 1,386 pieds de longueur et avait au début 44 pieds de largeur, ayant à son extrémité du large une profondeur, à l'eau basse, de 20 pieds. L'étendue du bassin compris entre le brise-lames et la jetée de chargement des mines de Cowrie est d'environ 17 acres, dont 10 avaient une profondeur de 9 à 20 pieds à l'eau basse. Les grandes mers montent à 5 pieds.

En 1873, tandis que ce département était à faire des réparations, le brise-lames fut considérablement endommagé par la tempête du 24 août.

Après la tempête on reprit les travaux, ce qui restait du crédit étant considérablement augmenté par des fonds fournis par MM. Archibald et Cie.

En 1874, le gouvernement fédéral fit l'acquisition des intérêts que M. Archibald et Cie avaient dans le brise-lames, et un contrat passé en mai 1875, pour réparer et renforcer la construction, fut terminé en juillet 1877.

A compter de 1877, des réparations considérables ont été faites presque chaque année, et la construction a été renforcie au moyen d'épis et de pilotis jointifs.

Le brise-lames se compose maintenant d'une construction intérieure s'étendant sur une distance de 220 pieds à partir de l'extrémité de terre jusqu'à l'extrémité du large, ayant des épis et des pièces de raccordement du côté de la mer, sur une distance de 580 pieds de l'extrémité de terre jusqu'à l'extrémité du large. La construction du large et la construction intérieure sont de 22 à 25 pieds de distance ; elles sont reliées par des murs de longuerines et les espaces sont remplis de terre et de pierre.

Dans le cours de l'exercice de 1892–93, la somme de $3,499.90 a été employée à reconstruire et à entourer de pilotis jointifs une partie de la section inférieure et à réparer généralement la construction du large.

Les réparations de la partie inférieure ont compris la démolition et la reconstruction de la façade intérieure sur une distance de 180 pieds à partir de la rive, la nouvelle construction ayant en moyenne 3 pieds de largeur sur une hauteur moyenne de 10 pieds ; le posage de pilotis jointifs (au moyen de pilotis achetés l'année précédente) le long de la façade intérieure de 180 à 560 pieds de la rive, et le renouvellement du tablier et les lisses à partir de 180 à 530 pieds de l'extrémité de terre.

Les réparations de la construction du large ont compris, le renouvellement d'environ 260 tonnes de lest, le doublage horizontal en bois franc de plus de 60 pieds linéaires de pilotis jointifs à une hauteur de 5 pieds au-dessus de la marque des eaux basses à l'angle que fait le deuxième éperon et la construction en parements qui se trouvent entre eux et le troisième éperon à partir de l'extrémité inférieure ; le renou-

vellement d'environ 8 pilotis et défenses; et la réparation du tablier là où c'était nécessaire.

D'ESCOUSSE.

D'Escousse, comté de Richmond, est une région très populeuse de l'île Madame, du côté sud du passage de Lennox, détroit qui sépare l'île de la terre ferme, et qui relie la baie Saint-Pierre au détroit de Canso.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, un contrat a été passé pour la construction d'un quai qui se composera d'un abord long de 313 pieds, d'une levée en pierre longue de 107 pieds et d'un prolongement en pilotis préparés à la créosote long de 120 pieds, mais on n'a fait rien autre chose que se procurer les matériaux.

ILE DU DIABLE.

L'île du Diable est une petite île basse, longue d'environ 2,000 pieds et large de 1,000, dont le point le plus élevé est à environ 15 pieds au-dessus du niveau des grandes mers; elle est située à 8 milles au sud-est de la cité d'Halifax et à un tiers de mille de la terre ferme au large de Hartland, à laquelle elle est raccordée par un récif recouvert de 3 pieds de sable et de 3 pieds d'eaux à mer basse.

L'île est permanemment habitée par une centaine de personnes qui vivent toutes exclusivement de pêche.

Le 19 avril 1892, un contrat a été passé entre le ministère et MM. McDonald et Moffat, de Sydney, C.-B., pour la construction d'un brise-lames long de 200 pieds, large de 15, avec une L long de 30 pieds à l'extrémité du large, qui, à mer basse, baigne dans environ 5 pieds d'eau. Les travaux commencés vers le 1er septembre 1892 ont été terminés le 1er décembre 1892, au prix de $1,941.18.

DIGBY.

La ville de Digby est située à l'extrémité occidentale du bassin d'Annapolis, et a été, jusqu'à la construction du dernier chaînon, le point terminal oriental du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

En 1890 un contrat a été passé pour la construction d'une nouvelle jetée longue de 780 pieds et large de 50 au sommet et s'étendant jusqu'à une profondeur de 10 pieds d'eau à mer basse; cette jetée devait être construite du côté septentrionale de la Raquette, à environ un mille au nord de la jetée actuelle et de la ville de Digby. On avait fait l'acquisition d'une quantité considérable de bois et de fer, le bois ayant été mis en grande partie dans les estacades de la Raquette et le fer emmagasiné dans un entrepôt à Digby.

Par suite de nombreux retards, du décès de l'entrepreneur, etc., on a abandonné l'idée de construire un nouveau quai et, à la place, on a décidé de reconstruire et de réparer la jetée actuelle, en utilisant autant que possible le bois, etc., propriété de la succession de l'entrepreneur défunt, la reconstruction et les réparations projetées se résument à ce qui suit :—

Renouveler toute la section en pilotis à partir de la tête du débarcadère incliné jusqu'à la rive, soit une distance de 560 pieds, les 430 pieds inférieurs devant avoir une largeur de 30 pieds du sommet et les 110 pieds du large, une largeur de 45 pieds.

Les chevalets seront placés à 10 pieds de distance, la partie inférieure ayant 6 pilotis d'appui et la partie du large 8 dans chaque chevalet. Des pilotis de défenses seront posés de chaque côté de la construction à chaque chevalet, toute la façade septentrionale sera doublée en palplanche et deux rangs de clayonnage seront posés sur la façade inférieure et extérieure du quai.

La pile en coffrage qui forme la tête du débarcadère incliné sera démolie jusqu'à la base et une pile nouvelle sera construite; cette pile aura 80 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 37 pieds, en coffrage en bois rond à joints ouverts.

Du côté de la mer, la façade du débarcadère incliné, à partir de l'extrémité de la nouvelle pile en gagnant le large, sera doublée de pilotis sur toute sa longueur et un tablier neuf ainsi que des nouvelles longuerines seront posés sur le débarcadère incliné, sur une longueur de 78 pieds.

L'entrepôt et le bureau actuels seront démolis et un entrepôt neuf de 60 pieds de ongueur sur 25 de largeur sera érigé.

Les travaux ont été commencés le 22 mai, et à l'expiration de l'exercice on avait enfoncé 30 chevalets en pilotis (ce qui est égal à 300 pieds), posé le couronnement sur 21, des longuerines sur 15 et le tablier sur 3. Les dépenses se sont élevées à $2,030.30.

Dans le cours de la première partie de l'exercice, la somme de $56.89 a été employée à allonger les pilotis de défense à l'extrémité du large de la jetée.

EATONVILLE.

Eatonville, autrefois appelé les "Trois-Sœurs", comté de Cumberland, est à environ 10 milles au nord du Cap de Chignectou, baie de Fundy, et à 4 milles au sud de la rivière aux Pommes.

Dans le cours de l'exercice on a construit une pile de brise-lames, longue de 205 pieds, large de 20, sur une hauteur moyenne de 14 pieds pour remplir l'ouverture entre le brise-lames actuel et le quai de MM. Eaton.

Cette construction, outre les grandes améliorations qu'elle offre au commerce maritime, était nécessaire pour protéger la grève de gravier à l'extrémité de terre de l'ancien quai contre les empiètements de la mer. Cette pile a été construite à l'entreprise au prix de $2,700.

ILE AU RENARD.

L'île au Renard, comté d'Halifax, est située sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse, dans l'Atlantique à environ 15 milles à l'est de la cité d'Halifax. Elle est à environ 800 pieds de la terre ferme à laquelle elle est reliée par une barre de galets et de gravier.

L'étendue de l'île est d'environ trois arpents; en été elle sert de station de pêche et les pêcheurs y vivent avec leurs familles.

Pour protéger la langue de terre, le ministère a érigé en 1886-87, des ouvrages de protection en coffrage, sur une distance de 635 pieds.

Au mois d'août et de septembre 1892, cette construction a été prolongée de 252 pieds, le travail s'exécutant à la journée, au prix de $650. Cette construction est faite en coffrage en bois rond, haut d'environ 5 pieds et rempli de pierre.

RIVIÈRE DES FRANÇAIS.

La rivière des Français, comté de Victoria, se trouve dans cette partie de la côte est ou côte de l'Atlantique de l'île du Cap-Breton connue sous le nom de "Côte-Nord," à mi-chemin entre le havre de Sainte-Anne et celui d'Ingonish-Sud.

Un contrat passé dans le cours de l'exercice de 1890-91 pour la construction d'un brise-lames isolé, long de 50 pieds et large de 27 au sommet, et qui baigne dans 6 ou 7 pieds d'eau à mer basse, a été terminé l'année suivante; le brise-lames est en bois carré et entouré de pilotis jointifs sur les côtés et à l'extrémité du large.

Peu après le parachèvement des travaux, le lest est sorti des compartiments latéraux du côté est et subséquemment la construction s'affaissa à un pied du niveau des grandes mers à l'angle nord-est, et les compartiments du côté occidental se vidèrent à moitié.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, la somme de $299.73 a été employée à refaire le remplage du brise-lames et à poser de grosses pierres sur des fascines du côté est pour en empêcher l'affouillement.

GREEN HARBOUR.

Green Harbour, comté de Shelburne, est situé à environ quatre milles à l'ouest de Lockeport. Du côté occidental du port se trouve une petite lagune formée par une barre de gravier et qui offre un refuge à de nombreux bateaux pêcheurs et à d'autres petits bateaux.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $300 a été employée à ouvrir de nouveau, par un travail à la journée, le chenal à travers cette barre.

HALIFAX, STATION DE LA QUARANTAINE DE—

Quai à l'île de Lawlor.

L'île de Lawlor, station de la quarantaine pour le port d'Halifax, est située à cinq milles en ligne directe au sud-est de la cité. Sa longueur est de 1⅙ mille et sa largeur de ¼ de mille; le point le plus élevé de l'île est d'environ 80 pieds au-dessus des eaux hautes; elle est à mi-chemin entre l'extrémité méridionale de l'île MacNab et la terre ferme sur le passage, dans la partie sud-est, qui donne dans le port d'Halifax. Elle est bien boisée, et commodément située et admirablement adaptée à une station de quarantaine.

Dans le cours de l'exercice, le petit quai-débarcadère, long de 105 pieds et large de 15, du côté-est de l'île, a été réparé à la journée au prix de $247.29. Les réparations se sont résumées à planter des pilotis neufs et à poser de nouvelles lisses et à renouveler complètement le tablier.

Comme il est nécessaire de permettre aux transatlantiques de débarquer commodément les passagers sur l'île et d'y subir la désinfection avant d'entrer au port, un contrat a été passé le premier avril 1893, entre le ministère et Mr Archibald McKinnon, pour la construction d'un quai à l'angle nord-ouest de l'île pour la somme de $8,900. Le quai sera fait d'un bout à l'autre en pilotis, il s'étendra de la rive sur une distance de 280 pieds et aura, à l'extrémité du large, une L longue de 400 pieds, baignant sur toute sa longueur dans une profondeur de 27 pieds d'eau à mer basse.

Les travaux commencèrent dans la première semaine de juin et devront, d'après le contrat, être terminés le premier novembre 1893.

HAMPTON.

Hampton ou Anse des Chutes, comté d'Annapolis, se trouve du côté méridional de la baie de Fundy, à environ 25 milles à l'est du goulet de Digby.

Dans le cours du printemps dernier une somme de $1,500 a été employée à construire une pile longue de 40 pieds et large de 27 au sommet, sur une hauteur de 27 pieds, à l'extrémité du large du quai actuel, et à réparer environ 100 pieds de l'extrémité inférieure de l'ancienne construction en exhaussant la façade inférieure, en mettant de nouvelles longuerines qu'on a recouvertes d'un tablier neuf, ce qui fait que la construction est maintenant en parfait état.

HARBOURVILLE.

Harbourville, comté de King, se trouve sur la côte sud de la baie de Fundy, à environ 55 milles à l'est du goulet de Digby.

Au mois de septembre 1892, la somme de $30 a été employée à réparer une petite brèche qui s'était faite dans la façade extérieure du quai et à renouveler quelques planches du tablier.

L'ARDOISE.

L'Ardoise, comté de Richmond, se trouve du côté est de la baie Saint-Pierre, à environ 9 milles au sud-est du canal Saint-Pierre.

Un brise-lames, long de 400 pieds au large de la pointe Martin, baignant dans une profondeur de 5 à 9 pieds à mer basse, a été presque entièrement détruit en 1883.

Dans le cours de l'exercice de 1892–93, les travaux donnés à l'entreprise et commencés en 1891–92, se sont continués, et, à l'expiration de l'exercice ils étaient à peu près terminés.

LOUIS HEAD.

Louis Head est un établissement de pêche florissant situé sur la rive occidentale de l'embouchure de la rivière de Sable, à environ 10 miles à l'est de Lockport.

Le 9 novembre 1891, un contrat a été passé entre le ministère et MM. Smith et Heney, d'Ottawa, pour la contruction d'un brise-lames long de 150 pieds dans le but de faire un refuge pour les bateaux pêcheurs et les petits vaisseaux et pour servir aussi de débarcadère pour des fins générales. Les travaux ont été terminés dans le cours de l'année. Ils ont coûté $4,072.

MABOU.

Le port de Mabou, dans le comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 6 milles au nord-est de Port-Hood.

Son entrée se faisait autrefois, à l'extrémité sud d'une chaîne de collines de sable, au moyen d'un chenal obstrué par un banc sur lequel il n'y avait que 4 pieds d'eau à mer basse.

En 1870, on fit un relevé et présenta un rapport sur le projet d'ouvrir un nouveau chenal à travers les bancs de sable à leur extrémité nord, et de fermer le chenal qui existait.

Les travaux furent commencés en 1872. Une jetée établie sur le côté sud du nouveau chenal, longue de 753 pieds, fut terminée en 1876; et la même année l'ancien chenal fut fermé. Presque tous les ans depuis 1876, on a employé des fonds à construire un barrage en fascines et en pierres, du côté sud près de l'extrémité du large de la jetée; à construire et à réparer le mur de soutènement du côté nord, à réparer la jetée et à la protéger au moyen de pieux jointifs; et, depuis 1885, à construire une levée en fascines et en pierre sur la batture du côté nord du chenal.

En décembre 1890, une partie de la jetée longue de 200 pieds, de 90 à 380 à partir de l'extrémité du large a été emportée, et les autres 90 pieds plus ou moins avariés. Le mur de soutènement du côté nord du chenal a été détruit il y a plusieurs années.

En 1890-91, un barrage en fascines et en pierre, long de 250 pieds, et large de 10 au sommet, a été construit, entre la tête de la jetée et les bancs de sable, et la levée en fascines et en pierre qui s'étendait alors à 1,087 au delà de la tête de la jetée, a été exhaussée presque au niveau des hautes eaux d'un bout à l'autre.

Dans le cours de 1891-92, une somme considérable a été employée à prolonger et exhausser la levée en fascines et en pierre du côté sud du chenal, et à construire des éperons du côté nord pour faire amasser le sable et le gravier, et former ainsi une protection naturelle contre un banc d'argile dangereux; les travaux en fascines et en pierre du côté sud ont été prolongés sur une distance de 600 pieds, à une profondeur d'eau variant de 9 à 6 pieds. L'extrémité inférieure était laissée un peu au-dessus de la marque de l'eau basse et à l'extrémité du large à environ 2 pieds au-dessous. Une levée en fascines et en pierre de 60 à 20 pieds de largeur et à une hauteur moyenne de 5 pieds a aussi été construite, s'étendant en dedans à 380 pieds de la tête primitive de la jetée et au large sur la levée en fascines et en pierre sur une distance d'environ 120 pieds; le reste de la tête de la jetée a été enlevé, et 4 éperons ont été construits du côté nord du chenal sur une longueur respective de 55, 40, 45 et 55 pieds, sur une largeur de 5 pieds et à une hauteur de 5 pieds. Ces éperons ont été construits au moyen de pilotis enfoncés deux à deux, à 5 pieds de distance, les espaces remplis de fascines et assujétis par des traverses sur la tête de chaque deux pilotis.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, la somme de $600 a été employée à prolonger les éperons du côté nord du chenal, deux sur une distance de 20 pieds et les deux autres sur une distance de 40 pieds, et à construire un nouvel éperon de 45 pieds de longueur.

MAITLAND.

Le village de Maitland, comté de Hants, est situé du côté ouest de l'embouchure de la rivière Shubénacadie, qui se déverse du côté sud de la tête de la baie de Cobequid, prolongement oriental du bassin de Minas.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $300 a été employée à réparer des trous dangereux dans le tablier du quai et à acheter des matériaux pour des réparations générales plus considérables dont le besoin se fait beaucoup sentir.

MARGARIE.

Le port de Margarie, comté d'Inverness, se trouve à l'embouchure de la rivière Margarie, sur le golfe Saint-Laurent, environ à 30 milles au nord-est de Port-Hood.

Son entrée s'effectue par un chenal obstrué par une barre de sable mouvant sur laquelle il n'y a, parfois, que 5 pieds d'eau à l'extrême eau basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Une jetée, construite du côté occidental de l'entrée du port par le gouvernement provincial, a été réparée et prolongée par le département en 1876 et en 1879. En 1890-91, la jetée a été prolongée de 200 pieds, et l'ancienne construction a subi des réparations.

Pendant la grande tempête de décembre 1870, l'ancienne jetée du gouvernement provincial a été presque totalement détruite, et le tablier, les pièces du couronnement et le lest du sommet de l'extrémité du large de la jetée ont été dérangés.

En 1891-92, les travaux du large ont été réparés et remplis à neuf et une nouvelle pile a été construite par dessus 130 pieds de ce qui restait de l'ancien quai du gouvernement provincial, entre les travaux du large et de terre, à un pied et demi de la hauteur voulue; 65 pieds de cette construction ont une hauteur moyenne de 2 pieds et une largeur de 20 pieds et les 65 autres pieds, 4 pieds de hauteur et 18 pieds de largeur.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, la somme de $1,083.85, a été employée à exhausser et recouvrir d'un tablier les 130 pieds des travaux entrepris l'année précédente et à terminer par la construction d'un coffrage de 40 pieds sur une largeur de 18 pieds et une hauteur moyenne de 6 pieds, et la construction d'un nouveau coffrage long de 186 pieds, large de 18 sur une hauteur de 2½ pieds; et l'exécution d'ouvrages en pierre et en fascines sur une largeur de 168 pieds ayant les mêmes proportions, sur ce qui reste d'un ancien quai provincial entre la construction précédemment décrite et la rive.

MARGARETVILLE.

Margaretville, comté d'Annapolis, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, et à environ 42 milles à l'est du goulet de Digby.

Pendant une tempête du mois de décembre 1885, le quai de cet endroit a été considérablement avarié. De 1886 à 1889 la somme de $8,000 a été employée à remplir une brèche de 150 pieds que la susdite tempête avait faite et à faire d'autres réparations nécessaires.

Au mois d'octobre de 1890, la construction fut de nouveau assaillie par une tempête qui fit, cette fois, une brèche de 117 pieds et avaria les autres parties du quai. Après la tempête, voici ce qui restait de la construction: la partie de terre, environ 300 pieds, une brèche de 117 pieds et une pile du large de 85 pieds.

L'extrémité démolie de la partie inférieure a été partiellement réparée, à l'automne de 1891 et au printemps de 1892.

Dans le cours de l'exercice la somme de $992.93 a été employée à terminer les réparations de l'extrémité du large de la partie inférieure (ce qui s'est résumé à construire une pile longue d'environ 13 pieds et à solider la charpente de l'ancienne construite) et à reconstruire une partie de la façade inférieure ou partie de terre qui se démolissait. Les proportions des travaux exécutés sont, quant à la longueur, de 30 pieds, quant à la largeur de 25 pieds et quant à la profondeur de 10 pieds.

GRÈVE DE MEAGHER.

La grève de Meagher, comté d'Halifax, est une langue étroite de galet et de gros gravier longue d'environ un demi-mille, qui s'étend à partir du côté occidental de l'île de MacNab, à l'entrée du port d'Halifax.

Dans le cours de l'exercice des réparations complètes, au prix de $500, ont été faites, à la journée, au coffrage de protection long de 125 pieds, qui, construit en novembre 1891, a été considérablement avarié par les tempêtes du 11 au 12 février et du 3 mars 1892.

Ces réparations se sont résumées à reconstruire en somme 55 pieds de coffrage' à boudonner à neuf et à refaire le remplage non seulement du reste, mais aussi du coffrage voisin sur une longueur de 30 pieds, construit il y a quelques années par le ministère de la marine et des pêcheries.

METEGHAN COVE.

Meteghan Cove, comté de Digby, se trouve du côté méridional de la baie Sainte-Marie, à environ 20 milles d'Yarmouth et à 40 milles de Digby.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $299.72 a été employée à faire de légères réparations au brise-lames et des réparations temporaires au débarcadère. Le

premier est maintenant en bon état et le dernier, lors du dernier examen, était dans un triste état, à l'aide de la somme dont l'emploi est autorisé pour 1893-94, on devra le remettre en bon état.

ANSE DE M'NAIR.

L'anse de McNair, comté d'Antigonish, se trouve sur la rive ouest de la baie Saint-George, à 2 milles au sud du Cap George.

Un brise-lames long de 400 pieds a été construit du côté nord de l'anse en 1872-73. En 1875 l'extrémité du large qui avait baissé, a été exhaussée à la hauteur primitive. En 1878 on fit des réparations et construisit une nouvelle pile à l'extrémité du large.

En 1879, la construction fut emportée par la glace à venir jusqu'à 100 pieds de l'extrémité de terre et à une profondeur de 6 à 3 pieds au-dessous des eaux basses. Dans le cours de l'été de 1883, on reconstruisit 70 pieds du brise-lames et, dans le cours de l'hiver de 1884, on le prolongea de 94 pieds.

Au mois d'avril 1884, le prolongement de 94 pieds fut considérablement avarié par la glace en mouvement et subséquemment emporté.

La nouvelle construction a 32 pieds de largeur au sommet et une façade ayant une inclinaison de 1 à 1 au-dessus des eaux basses, du côté de la mer et à l'extrémité du large et à 6 pieds à l'extrémité inférieure.

Les façades du côté de la mer et de l'extrémité du large ont été protégées au moyen de pilotis jointifs. En 1890-91, le tablier et les longuerines sur une distance d'environ 70 pieds de la partie inférieure du brise-lames, ont été renouvelés, et on a fait l'acquisition de 125 pilotis pour remplacer les pilotis jointifs de la construction du large; mais on ne s'en est pas servi.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, la somme de $1,279.62 a été employée à poser un talus en pierre sur le côté qui fait face à la mer du prolongement de 160 pieds, sur une distance de 110 pieds à partir de l'extrémité inférieure, où jusqu'à un point à 50 pieds de l'extrémité du large.

On se propose de terminer le talus en pierre du côté de la mer, et de protéger l'extrémité du large au moyen de pilotis jointifs préparés au créosote.

MORDEN.

Morden, autrefois appelé Croix des Français, comté de King, se trouve sur la rive sud de la baie de Fundy, à environ 50 milles à l'est du goulet de Digby.

Au mois d'avril 1893, la somme de $260 a été employée à faire, à la journée, des réparations générales très nécessaires qui se sont résumées (*a*) à construire environ les deux tiers de l'éperon du côté nord du quai et à le remplir de lest; (*b*) à renouveler le doublage de 90 pieds de la façade septentrionale, (*c*) et à boucher une petite brèche qui s'était faite dans la partie inférieure de la façade septentrionale, laquelle est très exposée.

NOEL.

Le village de Noël, comté de Hants, est situé à la tête de la baie de Noël, léger renfoncement dans la rive de la baie de Cobequid, bassin de Minas, à 12 milles à l'ouest de Maitland, et à 32 milles au nord-ouest de Shubénacadie, station la plus rapprochée du chemin de fer Intercolonial.

Le quai public, qui est une construction en pilotis, large de 260 pieds avec une L à l'extrémité du large, longue de 50 pieds, a été construit par le ministère en 1889.

Au mois de juin 1893, la somme de $200 a été employée à la journée à protéger l'extrémité du large de la construction. Les travaux se sont résumés à faire une charpente en coffrage longue de 100 pieds, remplie de pierre, haute de 5 pieds et large de 5 pieds, pour empêcher la rive du marécage vaseux du côté sud du quai de s'affouiller davantage; à doubler en palplanche le côté nord du quai sur une longueur de 40 pieds et une hauteur de 5 en madrier de 4 pouces, pour empêcher les vagues d'emporter la vase du marécage entre et en arrière des pilotis jointifs.

PORT DE PARRSBORO'.

Dans le cours des mois de septembre et d'octobre de 1892, la somme de $3,500 a été employée à la journée, à creuser le port à mer basse au moyen du dragage à

la pelle. Les travaux se sont résumés à creuser et à redresser le chenal à partir de l'entrée du port près du phare jusqu'à la tête du quai de la Compagnie houillère et de chemin de fer de Cumberland, soit une distance d'un demi-mille. Il y a maintenant dans ce chenal une profondeur de 23 à 25 pieds d'eau aux grandes mers, et la largeur est de 300 pieds. Le chenal est aussi beaucoup plus droit qu'autrefois.

ILE DE PICTOU.

L'île de Pictou, dans le détroit de Northumberland, est à environ 10 milles au nord-est de l'entrée du port de Pictou; sa longueur est de 5 milles et sa largeur de 1½ mille.

Il y a deux quais du côté méridional de l'île, un près de l'extrémité ouest et un connu sous le nom de " quai de l'est " près du centre.

Le quai de l'ouest a été commencé par le gouvernement provincial. Le ministère des travaux publics le répara et le renforcit en 1880 et le prolongea de 62 pieds six pouces en 1887-88. En 1891-92, un prolongement de 50 pieds a été terminé à l'exception du couronnement, d'un peu de l'est et quelques défenses.

Le quai de l'est a été commencé par le ministère en 1882-83 et prolongé de 100 pieds en 1887-88. En 1891-92, l'extrémité du large a été partiellement réparée et un prolongement de 60 pieds a été construit jusqu'à moins de 6 pieds de la hauteur requise.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, la somme de $3,279.37 a été employée à terminer les travaux entrepris l'année précédente, à faire l'acquisition de matériaux pour un prolongement de 82 pieds qu'on se propose de faire au quai de l'ouest, et pour prolonger de 60 pieds le quai de l'est jusqu'à une hauteur de moins de 6 pieds de la hauteur voulue.

LAC DE PORTER.

Ce lac est une nappe d'eau longue et étroite qui s'étend dans une direction presque nord et sud, et se trouve vers le milieu du comté d'Halifax, soit à environ 15 milles à l'est de la capitale. Sa longueur est d'environ 17 milles et sa largeur varie d'un quart de mille à un demi-mille, et comme l'eau est à une bonne profondeur sur à peu près toute l'étendue, le lac est navigable pour les vaisseaux d'un tonnage moyen jusqu'à son extrémité inférieure.

Le lac, qui se tient presque constamment à un niveau de quelques pouces au-dessus des hautes marées ordinaires, se déverse dans l'Atlantique par une grève de gravier et de sable de cent à deux cents pieds de largeur.

A venir jusqu'à il y a une vingtaine d'années, il y avait un bon chenal navigable à travers la grève, mais il s'est rempli graduellement de gravier apporté par les tempêtes, au point qu'aujourd'hui il n'est plus navigable même pour les petits bateaux. Dans le cours des dernières années le ministère a, à maintes reprises, dépensé de faibles sommes pour rouvrir le passage, mais à chaque fois le chenal s'est rempli peu après.

En novembre 1892, on a employé $147, à la journée, à donner un débouché pour faire écouler les eaux du lac qui recouvraient et endommageaient le chemin le long de la rive.

PORT-GEORGE.

Port-George, comté d'Annapolis, est à 37 milles à l'est du goulet de Digby, sur la rive sud de la baie de Fundy.

Le port, qui est à sec à mer basse, est formé par un brise-lames à l'ouest et une jetée à l'est, qui furent tous deux construits par les autorités locales.

En 1875, le département dépensa $7,000 à réparer le brise-lames ouest qui était considérablement avarié.

Dans le cours de l'automne de 1888, les 165 pieds du large furent emportés et les 30 voisins considérablement avariés.

Au printemps de 1890, un contrat a été passé pour la reconstruction de la section détruite, et subséquemment, un second contrat fut fait pour enlever et reconstruire les 30 pieds de la section endommagée; ces deux entreprises furent terminées l'année suivante.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, autorisation a été donnée d'employer $600 dont $300 pour nettoyer le bassin et une autre somme semblable pour réparer la façade extérieure du brise-lames que la mer affouillait. Ces réparations se sont résumées à poser des pièces de bois au fond de la construction le long de la façade extérieure et la protéger davantage au moyen de grosses pierres. Sur la somme dont l'emploi était autorisé $299.94 ont été employés à nettoyer le bassin et $286.71 à faire des réparations.

PORT-LORNE.

Port-Lorne, autrefois Port-Williams ou anse de Marshall, comté d'Annapolis, est située sur la rive sud de la baie de Fundy, et est à environ 30 milles à l'est du goulet de Digby.

Dans le cours du printemps de 1892, la somme de $1,000 a été employée à réparer le centre de la façade extérieure du brise-lames qui était considérablement vermoulue et dans un état dangereux, et à construire une charpente en coffrage à l'intérieur du bassin pour diriger la crique à l'est de la construction.

Comme le crédit de $1,000 accordé pour 1891-92 ne suffisait pas pour terminer les réparations nécessaires, on a autorisé l'emploi d'une autre somme de $500 pour 1892-93 ; cette somme a été employée dans le cours du printemps à terminer les réparations de la façade orientale du brise-lames; on a posé une lisse neuve sur une longueur de 75 pieds, le long de la façade inférieure, un nouveau tablier à l'extrémité inférieure, deux poteaux d'amarrage et 15 défenses le long de la façade inférieure ou orientale, et on a prolongé le caisson pour détourner la ligne d'environ 60 pieds.

Ces constructions sont maintenant en parfait état.

ROUND-HILL.

Round-Hill, comté d'Annapolis, est situé sur la rivière Annapolis, à mi-chemin environ entre Annapolis et Bridgetown.

Au mois de novembre 1891 un contrat a été passé pour la construction d'un barrage en amont de la colline pour détourner la rivière du pied de la rive que, depuis plusieurs années, la rivière rongeait et affouillait, détruisant ainsi non seulement de bonnes propriétés (plusieurs acres étant tombés dans la rivière) mais la terre subséquemment charriée par le courant formait des battures et des barres dans le chenal et obstruait la navigation.

La rivière à cet endroit tourne brusquement, sa rive septentrionale se composant d'un marais tandis que le côté du centre de la rivière est une haute colline abrupte qui donne son nom à la localité.

Le susdit contrat a été terminé au mois d'août 1892, et le but pour lequel les travaux ont été faits a été atteint.

RIVIÈRE AU SAUMON.

La rivière au Saumon, comté de Digby, se déverse dans la baie de Fundy, à 3 milles au sud du Cap Sainte-Marie, et fait partie de la ligne de partage entre les comtés de Digby et d'Yarmouth.

Le port est formé par un brise-lames et une jetée de gravier, le premier érigé du côté nord de l'embouchure de la rivière, et la dernière du côté sud.

Au mois de janvier dernier l'autorisation a été donnée d'employer $800 à réparer le brise-lames et la jetée de gravier. Les travaux ont été commencés au mois de mars et les réparations ont été terminées avant l'expiration de l'exercice et se sont résumées à ce qui suit :—

Réparations du quai ou brise-lames.—On a démoli et reconstruit la pile du côté sud sur une longueur de 32 pieds et une largeur de 20 pieds, exhaussé les 30 pieds du large d'environ 18 pouces, posé 18 défenses le long de la façade du sud, 6 à l'extrémité et 20 le long de la façade du nord.

Réparations de la jetée de gravier.—On a pratiquement reconstruit les 90 pieds inférieurs, rempli de lest les 30 pieds suivants en y posant des traverses, des longuerines et un tablier, et reconstruit une pile de 20 pieds à l'extrémité du large à la place de la pile de 30 pieds qui avait été emportée.

On considère que ces deux constructions sont maintenant en bon état.

SOMERVILLE.

Somerville, comté de Queen, est situé sur la rive nord de la rive de la baie de Port-Mouton, à environ 8 milles au sud-ouest de Liverpool, le chef-lieu.

Dans le cours de l'automne de 1892, la somme de $598.02 a été employée à reconstruire 30 pieds de l'extrémité du brise-lames dont 100 pieds, soit près de la moitié de la longueur, avaient été detruites par une violente tempête au commencement de l'année. En sus le tablier du brise-lames a subi de grandes réparations ainsi que le doublage de la façade méridionale, façade exposée à la mer.

GOULET DU SUD.

Le Goulet du Sud, comté de Victoria, est le nom que les habitants de la localité donnent au bras sud, à la tête du port de Sainte-Anne. Ce port est un magnifique bassin, long de 7 milles, dont l'entrée est à quelques miles à l'ouest de l'entrée principale du lac du Grand Bras-d'Or.

En 1890–91, on a commencé un quai à cet endroit, et terminé en 1891–92. A l'exception de l'abord, le posage et le boulonnage de 12 défenses et la coupe des sommets des défenses qu'on avait déjà posées.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, la somme de $197.91 a été employée à terminer les travaux.

Le quai se compose de piles et de travées et a une longueur de 198 pieds. L'extrémité du large baigne dans 6 pieds d'eau à l'extrême eau basse. Les grandes marées montent de 6 pieds.

ILE DE PIERRE.

L'île de Pierre, comté de Shelburne, est située au sud-est de Bull's-Head, baie de Barrington, à mi-chemin, environ, entre le Cap-de-Sable et la Pointe-du-Nord-Est.

Dans le cours de 1891-92, on a commencé, à l'entreprise, la construction d'un brise-lames long de 300 pieds et large de 24; son extrémité du large baigne dans 14 pieds d'eau à mer basse. Ces travaux se termineront au mois d'avril 1892; mais comme on constata qu'il était opportun de renforcir la partie construite en pilotis, on prit les dispositions nécessaires et le travail fut exécuté pour une somme additionnelle de $150.

SYDNEY, QUAI DE LA QUARANTAINE DE.

La station de la quarantaine du port de Sydney se trouve sur le bras de mer méridional près de la pointe de Keating et à environ trois quarts de mille de la pointe Edward. Ce dernier endroit se trouve à l'extrémité de la terre située entre le bras de mer méridional et le bras de mer septentrional.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, la somme de $1,200.02 a été employée à construire une annexe au petit quai près de la limite sud des terrains de la quarantaine. Ce quai se compose de piles et de travées, a une largeur de 14 pieds et une hauteur de 2 pieds au-dessus de la mer haute; il s'étend sur une longueur de 100 pieds à une profondeur de 7 pieds 7 pouces d'eau à la marée la plus basse. Cette annexe se compose d'une pile en coffrage de 21 pieds 6 pouces en ligne avec le quai sur 37 pieds 6 pouces. Le sommet du tablier est à 4 pieds au-dessus des hautes eaux, et, à l'extrême eau basse, la façade du large baigne dans 9 pieds d'eau. Les grandes marées montent de 5 pieds.

TATAMAGOUCHE.

Le village de Tatamagouche, comté de Colchester, se trouve sur la rive occidentale de la rivière Tatamagouche, à environ un mille et trois quarts de son embouchure sur la baie du même nom, du côté méridional du détroit de Northumberland. Ce village est à 15 milles de Wentworth, station du chemin de fer Intercolonial et se trouve sur la ligne courte du chemin de fer, entre Oxford et New-Glasgow.

En 1888-89 un quai a été construit par le département du côté est de la rivière presque vis-à-vis la rivière des Français, qui se déverse dans la Tatamagouche, à un demi-mille en aval du village.

Sa longueur est de 99 pieds 6 pouces et sa largeur de 20 pieds, sauf à l'extrémité du large, où sa largeur est de 29 pieds 6 pouces; il se compose d'une culée et de trois piles en coffrage avec travées. Le quai est érigé sur un haut fond, à sec à mer basse jusqu'à environ 15 pieds de l'extrémité du large, laquelle, à l'extrême eau basse, baigne dans 7 pieds d'eau.

Les grandes marées montent de 8 pieds.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, la somme de $99.97 a été employée à reconstruire la culée, à construire un mur de soutènement en pierre, long de 23 pieds 6 pouces le long de la rive septentrionale et à faire de menues réparations aux piles du centre et du large.

ARICHAT-OUEST.

Arichat-Ouest, comté de Richmond, est un havre petit mais sûr du côté sud de l'île Madame, abrité au sud et à l'ouest par l'île Creighton et un brise-lames entre l'île et la terre ferme.

Le brise-lames a une longueur de 1,285 pieds sur une largeur de 23 pieds. Une partie longue de 628 pieds à partir de l'île a été construite par le gouvernement provinciale en 1867, et le reste a été érigé par le département en 1879. Il est fait en bois ronds à joints ouverts et a été complètement rempli. Le sommet est à 11 pieds au-dessus de l'extrême eau basse soit à 6 pieds au-dessus de l'extrême eau haute, le fond est à sec à mer basse, sauf près d'une ouverture de 25 pieds entre l'ancienne et la nouvelle construction.

En 1883-84 des défenses ont été posées sur la façade sud, séparées par un espace variant de 3 à 9 pouces, sur une distance de 490 pieds; en 1891-92, le tablier sur une distance de 140 pieds à l'extrémité occidentale et de 120 pieds à l'extrémité orientale, a été enlevé et le quai rempli de pierre et de gravier, et 15,000 pieds, mesure de planche, du tablier ont été renouvelés le long du centre.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, la somme de $1,479 a été employée à réparer et à entourer de pilotis jointifs, 80 pieds de la façade méridionale à l'extrémité occidentale; à reconstruire, à partir de la ligne des hautes eaux, 92 pieds de la façade septentrionale à l'extrémité occidentale; à renouveler environ 2,300 pieds, mesure de planche, du tablier, et à faire du remplage là ou c'était nécessaire.

Les réparations nécessaires ont été terminées, à l'exception du renouvellement d'environ 1,100 pieds, mesure de planche, du tablier le long des côtés du brise-lames, du remplage au moyen de 150 verges cubes de pierre qu'on n'a pas fini et de certaines réparations à l'abord à l'extrémité de l'est.

CHEZZETCOOK-OUEST.

L'anse de Chezzetcook, comté d'Halifax, est à environ 15 milles à l'est du port d'Halifax. Elle a environ un demi-mille de largeur à son embouchure et s'étend à 5 milles dans les terres; elle reçoit, à sa tête, les eaux du lac Chezzetcook et d'autres lacs. Il y a, dans l'anse, plusieurs îles qui, à cause de leur position relative, partage l'anse en deux chenaux, appelés respectivement la Chezzetcook de l'est et la Chezzetcook de l'ouest.

Dans le but de créer un travail d'affouillement dans le chenal de l'ouest pour ainsi le creuser, on a construit, à l'extrémité occidentale de l'ile de Conrod, un brise-lames long de 900 pieds avec une L à l'extrémité du large, long de 200.

Le 20 juillet 1891, un contrat a été passé entre le ministère et Mr Archibald McKinnon, de la Baie-des-Vaches, C.-B., pour $8,940. Les travaux ont été commencés en juin 1892, et ont été terminés le 24 décembre 1892. Déjà ce brise-lames a eu l'effet de creuser le chenal de deux pieds.

ANSE-AU-NAUFRAGE.

L'Anse-au-Naufrage, comté de Victoria, se trouve à cette partie de la côte est—ou côte de l'Atlantique—de l'île du Cap-Breton, connue sous le nom "Rive-Nord," entre le port de Sainte-Anne et celui d'Ingonish, et à 18 milles du premier et 12 de l'autre.

Un ancien débarcadère pour les bateaux, situé près de l'embouchure de l'Anse-au-Naufrage était devenu dangereux à la suite d'un changement survenu dans le cours du ruisseau et par l'ouverture d'une seconde sortie.

Dans le cours de l'exercice de 1890-91, le crédit accordé, joint à une somme de $200 versée par la localité a été employé à la construction d'un barrage en fascines et en pierre de 674 pieds de longueur, 16 pieds de largeur en moyenne et à une profondeur moyenne de 6 pieds, destiné à maintenir le cours d'eau dans son ancien chenal, et à remettre le débarcadère dans son état primitif.

Toutefois, comme la construction n'était pas complètement terminée, on a employé, dans le cours de 1892-93, la somme de $100 à la finir.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

CAMPBELLTON.

Campbellton, est situé du côté sud de la rivière Ristigouche, à environ 15 milles en amont de Dalhousie, chef-lieu du comté de Ristigouche et où cette rivière se jette dans la baie des Chaleurs. C'est une station importante sur la ligne de l'Intercolonial, de même qu'une ville florissante et progressive, qui a fait un grand commerce en matière d'expédition du bois. Campbellton est pratiquement à la tête de la navigation, bien que la marée se fasse sentir à 9 milles plus loin en amont, mais les battures et les sinuosités du chenal y empêchent la navigation. Sauf à la "Traverse," environ à 4 milles en aval de Campbellton (où la profondeur de l'eau n'est que de 12½ pieds), on peut creuser un chenal de 18 pieds de profondeur à mer basse jusqu'à Campbellton, ce qui, avec l'aide de la hausse des grandes mers à 10½ pieds et des petites mers à 7 pieds donne une profondeur d'eau pour la catégorie de vaisseaux qui naviguent dans ces parages, et qui sont généralement des barques de 400 à 1,100 tonneaux. Le plus grand nombre arrivent sur lest; et la question de savoir comment disposer de ce lest offre beaucoup de difficulté, vu qu'il n'y a pas de lieu commode pour le déposer. Pour remédier à cette lacune, un contrat a été passé le 23 avril 1889, pour la construction d'un quai de délestage, cette construction devant se composer d'une pile isolée de 140 pieds de longueur sur 35 pieds de largeur au sommet, avec une profondeur de 18 pieds d'eau à l'extrême eau basse des grandes marées. Ces travaux ont été terminées le 30 avril 1890.

Dans le but de raccorder la pile avec l'extrémité inférieure ou extrémité de l'est du "quai de Ferguson" (ainsi appelé) lequel est à 110 pieds de distance et faire ainsi un raccordement avec la rive et le chemin de fer Intercolonial dont un embranchement s'étend jusqu'au quai de Ferguson, un contrat a été passé le 22 juin 1892 pour prolonger le quai de délestage de façon à le raccorder avec l'extrémité inférieure du quai en question, et, à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient presque terminés, il ne restait plus qu'à poser la charpente du couronnement, les longuerines et le tablier.

CAP TOURMENTIN.

Le cap Tourmentin est situé sur la côte du Nouveau-Brunswick, sur le détroit de Northumberland; c'est le point de la terre ferme le plus rapproché de l'Ile du Prince-Edouard, dont il est éloigné de neuf milles.

On est à faire un port artificiel à l'endroit du Cap. Les travaux se composent d'une jetée en droite ligne de 2,500 pieds de longueur avec un coude et un éperon longs de 400 pieds chacun, embrassant un bassin d'un peu plus de 4 acres d'étendue dont la profondeur extrême à mer basse est de 15 pieds, ou de 22 pieds 8 pouces à mer haute. A partir de terre, sur une distance de 1,300 pieds, la jetée se compose d'une levée en pierre large de 20 pieds au sommet dont l'inclinaison est de 2 à 1; les autres 1,200 pieds sont en charpente à encaissements à joints plats, large de 30 pieds. Le coude et l'éperon seront aussi en charpente à encaissement, mais la largeur de la base jusqu'à la ligne de l'eau basse sera de 40 pieds en diminuant à 30 pieds au couronnement de la construction et de manière à présenter une inclinaison bordée en bois franc au sud et à l'est.

Pour terminer le contrat ayant pour objet la création de ce fort artificiel, il ne restait plus à faire, au premier juillet 1892, que 150 pieds de la superstructure. Ces travaux se terminèrent le 10 décembre de la même année. Tard en mai 1893, on fit des préparatifs pour exécuter certains travaux additionnels, à la journée, mais au 30 juin on n'avait guère fait autre chose que de se procurer des matériaux. On se propose d'exhausser la levée de pierre de 2 pieds sur une distance de 1,100 pieds, de faire

une cale, protégée par un éperon, pour l'accommodement du bateau-passeur, et de mettre des échelles de chaque côté du bassin.

De grands bâtiments qui transportent des madriers du Nouveau-Brunswick en Angleterre, se sont servi de ce port bien qu'il ne soit destiné à avoir et qu'il ne donne que 15 pieds à mer basse, soit 23 pieds à mer haute. Il paraîtrait que lorsque les madriers, lorsqu'on les expédie secs et nets, commandent des prix plus élevés sur le marché anglais que lorsqu'ils sont humides et écorchés par la mise en radeaux. Les madriers expédiés du Cap Tourmentin sont transportés directement du train à bord du vaisseau parfaitement nets et intacts.

Rien au-dessus de l'eau ne fait voir que le taret cause de nouvelles avaries, mais il n'y a pas de doute qu'il continue sans relâche à affaiblir la construction et qu'avant longtemps on devra prendre des mesures pour en assurer la conservation. Les dépenses, pour cet exercice, se sont élevés à $42,600.61.

CLIFTON.

Clifton, comté de Gloucester, se trouve sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à environ à mi-chemin entre Bathurst et Caraquette. Il s'exploite dans cette région des carrières de pierre considérables ; cette pierre sert aux constructions en général et à la fabrication de diverses sortes de pierre à aiguiser et à meule. Deux maisons, MM. Henry Read et Cie, et MM. Lombard et Cie, ont des capitaux considérables dans cette exploitation, et, dans le but de faciliter l'expédition de cette pierre, la maison mentionnée en premier lieu, a construit, il y a plusieurs années, un brise-lames long de 480 pieds, et en 1878, l'a transféré à la couronne. Ce brise-lames fut alors prolongé de 100 pieds avec un coude ou L long de 200 pieds dans une direction ouest, embrassant un espace suffisant pour abriter des vaisseaux et des bateaux de pêche.

La façade extérieure de l'aile ayant été considérablement avariée par le travail réuni du taret et de la glace, et comme des parements étaient détruits et laissaient sortir du lest et que des longuerines et le tablier étaient brisés par d'énormes quantités de glace empilée sur le brise-lames par une tempête qui survint durant l'hiver de 1890, des réparations furent commencées en 1891-92. Dans le cours du dernier exercice, on a dépensé une autre somme de $498.93 à terminer le doublage en palplanche en bois franc de la façade extérieure, les réparations du tablier, le remplage et l'enrochement le long du côté oriental du brise-lames.

PORT DE DALHOUSIE.

Le port de Dalhousie est situé à la tête de la baie des Chaleurs, à une courte distance en aval de l'embouchure de la rivière Ristigouche. Dalhousie, chef-lieu du comté de Ristigouche, se trouve du côté sud du port, à son extrémité orientale ou inférieure. Un embranchement relie la ville à l'Intercolonial ; cet embranchement s'étend jusqu'à un quai qui baigne dans 12 à 15 pieds d'eau à mer basse. Le principal article d'exportation est le bois et comme les vaisseaux qui viennent chercher des chargements dans ce port, arrivent à quelques exceptions pris sur lest, la question de savoir comment disposer de ce lest prit les proportions d'une difficulté ; l'habitude était de décharger le lest en eau profonde du côté nord du port, et ceci était de nature à créer de graves embarras. Pour s'y soustraire, le ministère fit construire à l'entreprise, en 1886, un quai de délestage immédiatement en amont et voisin du quai du chemin de fer, la construction ayant 300 pieds de longueur.

Comme ce brise-lames a été quelque peu avarié par la glace depuis sa construction, on commença à le réparer à la fin de mai 1892, par l'emploi d'une somme de $500. Depuis le premier juillet 1892, on a fini de réparer et de renforcir le brise-lames au moyen d'une autre somme de $249.90, en entourant les 50 pieds d'amont de pilotis jointifs, en renouvelant le doublage de la façade et réparant le tablier, les lisses, etc.

EDGETT'S-LANDING.

Edgett's-Landing, comté d'Albert, se trouve sur la rive occidentale de la riviere Petitcodiac, à environ 2 milles au sud de la gare du chemin de fer et village d'Hillsborough.

Il y a plusieurs années, avant que le chemin de fer d'Albert ouvrit des communications, le gouvernement local a construit un quai pour les bateaux à vapeur à cet endroit, lequel fut détruit en automne 1869 par la tempête dite "tempête Saxly."

En 1889, le ministère a commencé la construction d'un nouveau quai; depuis cette date les travaux se sont continués par intermittence et ont été finalement terminés dans le cours de la première partie de l'exercice. La somme qui a été dépensée dans le cours de l'exercice s'est élevée à $1,200, dont une partie a été utilisée à construire deux grils et le reste à niveler l'abord et à mettre toute la construction en bon état.

Le quai a une longueur de 400 pieds, dont les premiers 200 ont une largeur de 20 pieds au sommet, les 100 suivants, 30 pieds et les 100 du large, 40 pieds.

GRANDE-ANSE.

La Grande-Anse, comté de Gloucester, se trouve sur la rive méridionale de la baie des Chaleurs, à mi-chemin environ, entre les ports de Bathurst et de Shippegan. C'est un établissement florissant qui a une station de chemin de fer et de télégraphe sur la ligne du chemin de fer de Caraquette. L'anse qui donne son nom à la localité est près d'excellents fonds de pêche, et les habitants de cette région s'adonnent considérablement à cette industrie, il y a environ 90 bateaux employés à cette fin.

Dans le but de donner des moyens de protection à ces bateaux, le ministère, en 1875, commença la construction d'un brise-lames isolé, placé à environ 600 pieds de la rive, abritant un mouillage donnant de 5 à 7 pieds d'eau à mer basse; cette construction, considérablement avariée par la glace dans le cours de l'hiver de 1886, a été reconstruite et prolongée en 1887-88-89; elle se compose d'un corps principal de 230 pieds de longueur et d'une L à l'extrémité occidentale, longue de 150 pieds et large de 20 pieds, formant ainsi un refuge sûr et commode.

Toutefois la partie abritée est en partie obstruée par du lest et les restes de l'ancienne construction, emportés dans cet espace par la glace pendant la tempête de 1886; dans le cours du dernier exercice on a enlevé une partie de ces débris, au prix de $182.17, en profitant des basses marées.

NEGUAC-INFÉRIEUR.

Neguac, comté de Northumberland, est situé près de l'entrée septentrionale de la baie de Miramichi, à environ 35 milles à l'est de Newcastle et à quelques 20 milles au sud de Tracadie. Il s'y trouve un bon lieu d'abri sûr pour les bateaux et les petits vaisseaux; et comme ce port est situé au centre d'un des meilleurs fonds de pêche du golfe Saint-Laurent et que le sol de cette région est excellent et la population du pays environnant est nombreuse, il se fait, de cette localité, un commerce considérable, principalement par eau. Un vapeur de la Compagnie de navigation à vapeur de Miramichi, navigue tous les jours entre Neguac, Chatham, Newcastle et d'autres endroits situés sur la baie et la rivière.

Les moyens de quaiage à Neguac se composent d'une pile isolée, construite il y a quatre ans par la compagnie de navigation à vapeur aidée du gouvernement local, et à laquelle on arrive par une passerelle posée sur des chevalets, ce qui nécessite le transport à bras ou par bateau de tout le fret destiné aux vapeurs ou aux autres vaisseaux qui viennent y chercher un chargement. Pour mieux accommoder ce commerce considérable, un contrat a été passé le 14 avril 1892 pour la construction d'un quai public, composé d'un abord long de 370 pieds, de 19 piles de 20 x 21 pieds chacune, de 20 travées ou ouvertures de 20 pieds chacune et d'une pile du large ou débarcadère de 40 x 62 pieds, soit en tout une longueur de 1,190 pieds. Les travaux commencèrent au mois de juillet 1892 et se continuèrent de temps à autre jusqu'au 11 novembre, époque où ils cessèrent jusqu'au printemps. A l'expiration de l'exercice, toutes les piles, sauf celle du large, étaient mises en place et la culée était construite à la hauteur voulue, et il ne restait plus pour le terminer qu'à poser les longuerines et le tablier.

MISPEC.

Le cours d'eau de Mispec (autrefois appelé le crique de Bali) se déverse dans la baie de Fundy, à environ 8 milles à l'est du port de Saint-Jean.

Un brise-lames a été construit à cet endroit en 1883-84, pour protéger les bateaux pêcheurs et pour créer un petit port à mer haute. Le brise-lames a une longueur de 200 pieds et une largeur de 20 au sommet, avec une façade inclinée de 1 à 1.

Dans le cours de l'hiver dernier, la somme de $284.57 a été employée à faire les réparations qui suivent. On a posé de nouveaux parements dans la façade, du côté de la mer, sur une longueur de 50 pieds de l'extrémité du large, et doublé cette façade ; on a assujetti le doublage détaché des 50 pieds du large, du côté de terre, posé deux parements neufs et une lisse nouvelle sur la partie supérieure de la façade inférieure sur une distance de 60 pieds, posé et fixé d'autres parements qui s'étaient déplacés et placé 12 nouvelles défenses sur le fond de la façade du côté de la mer.

POINTE-DU-CHÊNE.

La Pointe-du-Chêne, port de Shédiac, comté de Westmorland, terminus oriental de l'Intercolonial et principal point de raccordement avec les ports du golfe Saint-Laurent et de l'Ile du Prince-Edouard, est située du côté oriental du détroit de Northumberland, à mi-chemin, environ, entre l'entrée du port de Richibouctou, au nord, et à la baie Verte, au sud.

Pour protéger le quai du chemin de fer qui, dans plusieurs circonstances, avait subi des avaries durant des tempêtes de l'est, le ministère, en 1875, construisit un brise-lames détaché, long de 600 pieds qui abritait l'extrémité du large du quai, et qui, en 1879-80, fut relié au quai au moyen d'une construction, longue de 200 pieds et formant un lieu pour y déposer du lest ; et pour agrandir cette nouvelle construction et protéger la partie inférieure du quai du chemin de fer, on prolongea, en 1881-82, le brise-lames de 600 pieds.

Les 600 pieds du large du brise-lames construit en 1875, considérablement affaiblis par le travail du taret, furent détruits par une tempête qui survint dans l'automne de 1891, et un contrat pour sa reconstruction fut passé le 17 juin 1893. Toutefois les travaux n'étaient pas commencés à l'expiration de l'exercice.

RAM PASTURE NECK.

Cet endroit, dans le comté de Westmorland, est situé près de la limite occidentale du grand marais de Tantramar et du village de Sackville. La rivière Tantramar, à cet endroit, est très croche, et l'un des deux coudes qu'elle fait, se rapprochent à 100 pieds de distance l'un de l'autre, la lisière de marais qui les séparent est connu sous le nom de " *Ram Pasture Neck.*" Comme l'eau des grandes mers passe par-dessus cette lisière de marais, il était probable, qu'avec le temps, la rivière se ferait un nouveau chenal et qu'elle serait ainsi détournée de son cours au delà des quais de Sackville, ce qui les rendrait inutiles ainsi que l'embranchement du chemin de fer se raccordant avec l'Intercolonial.

Pour éviter cela, le ministère, au moyen de $900, construisit en 1875 un brise-lames ou mur de soutènement en fascines, long de 600 pieds qui devait se remplir et protéger la partie d'aval et la plus exposée de la langue de terre. Ce brise-lames fut exhaussé et réparé en 1880, et prolongé de 265 pieds, et son extrémité occidentale reliée par une levée de 600 pieds de longueur, l'extrémité de la levée entourant la partie du marais qui se trouve à l'ouest et qui est connu sous le nom de *Ram Pasture Marsh.*

Depuis, le travail de la rivière a complètement emporté 200 pieds du mur de soutènement et gravement avarié une autre longueur de 365 et détruit les 600 pieds de la levée qui se relie à la levée du Ram Pasture, laissant l'eau à mer haute passer par-dessus la langue de terre ; comme la reconstruction et la réparation des travaux étaient devenues nécessaires, cette reconstruction et ces réparations furent faites dans le cours du dernier exercice, et on y ajouta 120 autres pieds de long. Le travail qu'on a exécuté est d'une nature solide, beaucoup plus que la construction faite au début, et vu que sa façade extérieure, là où elle est exposée, et protégée d'un planchéiage incliné. Ces travaux auront sans doute l'effet voulu pendant quelques années.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

La Saint-Jean, est la plus grande rivière des provinces maritimes. Elle prend sa source dans l'Etat du Maine tout près des sources des rivières Penboscot et Con-

necticut, et elle se déverse dans la baie de Fundy, au port et à la cité de Saint-Jean, après avoir parcouru une distance d'environ 500 milles. La rivière peut se diviser en 4 sections, savoir: (1) de Saint-Jean à Frédéricton; (2) de Frédéricton à Woodstock; (3) de Woodstock aux Grandes-Chutes, et (4) des Grandes-Chutes jusqu'à la frontière de l'Etat du Maine.

(1). La section une est navigable pour les gros vapeurs et les grands bateaux à bois qui voyagent sur la rivière. La marée se fait sentir jusqu'à Frédéricton, et les travaux le long de cette section se composent de débarcadères pour les steamers, etc., de barrages à Oromocto, d'opérations de dragage sur les battures et de l'enlèvement de chicots, etc.

(2). La section deux est navigable pour les vapeurs d'un moindre tonnage (les bateaux mus par une roue en arrière) et les remorqueurs halés par des chevaux. Le ministère n'a pas construit de quais sur cette section, vu que les vaisseaux d'un faible tirant d'eau chargent et déchargent directement sur la grève. A une faible distance en amont de Frédéricton, le lit de la rivière se compose entièrement de gravier, avec quelques pointes de roches ci et là; les travaux consistent à enlever les barres de gravier qui se forment durant les crues, à faire sauter et à enlever les roches et les cailloux, à abattre les arbres et les broussailles qui poussent sur les chemins de halage et à tenir en bon état les petits ponts qui conduisent les chemins de halage par-dessus l'embouchure des petits cours d'eau qui se déversent dans la rivière.

(3). La section trois s'étend jusqu'à la tête de la navigation à vapeur sur cette rivière; les vapeurs, cependant, ne vont pas au delà de Woodstock, et ils ne l'ont pas fait depuis le parachèvement du chemin de fer qui suit tout le long la rive jusqu'aux Grandes-Chutes. Cependant des remorqueurs font un commerce de transport considérable et les travaux se composent des ouvrages qu'on a précédemment décrits pour la section deux. La Tobique, tributaire important, se déverse dans cette section de la rivière, sa navigation et ces travaux étant de la même catégorie que ceux de la rivière principale.

(4). La section quatre est navigable pour les remorqueurs, comme le sont aussi plusieurs tributaires importants qui s'y déversent. Le chemin de fer suit la rive sur toute sa longueur et transporte la plus grande partie du fret; mais il se fait une exploitation forestière considérable sur la section inférieure, et le ministère a fait de grands travaux pour tenir le chenal libre d'obstacles afin de permettre aux remorqueurs, qui alimentent les colons et les campements de bûcherons, de remonter le cours de la rivière.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice, sur les différentes sections, se répartissent comme suit:—

Section n° 1.

Enlèvement des chicots.—Pendant les crues du printemps, des chicots, des racines, des billots à demi submergés, etc., sont emportés en aval de la rivière et laissés dans le chenal. A mesure que l'eau baisse ils apparaissent au-dessus de l'eau pendant tout l'été et ils sont très dangereux pour la navigation.

Dans le cours de l'exercice au delà de 66 chicots, etc., ont été enlevés, et le ministère a dépensé pour cet objet $250.

Moss Glen.—Moss Glen, comté de King, est situé sur la rive sud de la baie de Kennebecassis à environ 10 milles de son embouchure, l'entrée de la baie étant à 5 milles de l'embouchure de la rivière.

Vers la fin de l'exercice, un quai de cet endroit dont la longueur primitive était de 160 pieds et la largeur de 22 pieds, a été exhaussé de 3 à 6 pieds, rempli de lest, entouré de défenses et autrement réparé, et une pile longue de 22 pieds sur la façade avec une largeur moyenne de 25 pieds a été construite à l'extrémité du large, formant une L. La construction est une charpente en coffrage en bois rond à joints ouverts, remplie de lest et de gravier au sommet. Les dépenses totales se sont élevées à $402.06, sur cette somme le ministère a contribué la somme de $200 et le gouvernement local autant.

Débarcadère de Vanwart.—Le débarcadère de Vanwart, comté de King, est situé sur la rive occidentale de la rivière, à environ 30 milles de l'embouchure et à environ 45 milles en aval de Frédéricton.

Dans le cours de l'exercice, un quai long de 205 pieds, les 150 pieds inférieurs ayant 25 pieds de largeur au sommet et les 50 du large 62½ pieds, a été construit, les extrémités et les côtés étant en bois carré à joints clos, l'intérieur en bois rond, et le tout rempli de lest, recouvert en terre et de gravier au sommet. La construction a été terminée en juin dernier; c'est une des meilleures sur la rivière; le ministère a dépensé $500.

Pointe de Scovil.—Dans le cours de l'exercice, un quai a été construit à la Pointe de Scovil, laquelle se trouve à environ 44 milles en amont de l'embouchure de la rivière et à une courte distance en aval de Gagetown, chef-lieu du comté de Queen.

Ce quai a été construit pour débarquer les passagers, le fret, etc., et a été finalement terminé au printemps. Il est construit principalement en coffrage en bois rond à joints ouverts et en partie rempli de lest. Il a, sur la rivière, une façade de 142 pieds, dont 71½ pieds ont une largeur de 37 pieds au sommet et le reste une largeur moyenne de 18 pieds. La façade baigne dans une profondeur de 6 à 10 pieds d'eau à l'eau basse. Le ministère a contribué $500 à la construction de ce quai.

Barrage d'Oromocto.—Le barrage d'Oromocto qui s'étend de la rive occidentale de la rivière jusqu'à la tête de l'île Thatch et qui barra l'eau qui se déversait autrefois par ce passage dans le chenal principal de la rivière, a été avarié près de l'extrémité de terre par les billots et la glace pendant les crues de 1892, et la somme de $510.73 a été employée dans le cours de l'exercice à réparer les avaries et à renouveler une partie du tablier du sommet et le doublage de la façade inclinée, lequel était très avarié.

Quai de Lincoln.—Dans le cours de 1892, un quai a été construit à Lincoln, comté de Sunbury, et situé à environ 9 milles en aval de Frédéricton sur la rive sud-ouest de la rivière. Il est construit en bois rond et en bois carré, de la forme d'une **L**, planchéiée; la partie inférieure est recouverte de terre et de gravier au sommet; le coût pour le ministère, s'est élevé à $500.

Section n° 2.

Battures de l'île de l'Ours.—Les battures de l'île de l'Ours sont situées dans le chenal principal de la rivière, du côté occidental de l'île de l'Ours et à environ 25 milles en amont de Frédéricton. Elles constituent un des pires obstacles que rencontre la navigation dans cette seconde section de la rivière, et des sommes considérables ont déjà été dépensées tant par les autorités locales que par le ministère à améliorer le chenal sur ces battures.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $1,398.69 a été impliquée à enlever le gravier sur les parties les plus basses des battures, ainsi que des cailloux et autres obstacles dans le chenal.

Barre de Belvisor, Chute Méductic, etc.—Dans le cours de l'exercice, la somme de $599.72 a été employée à améliorer les chemins de halage du côté est de la rivière vis-à-vis le pied de la barre de Belvisor, à faire sauter du roc dans le chenal, à rendre passable les chemins de halage aux chutes Méductic, ainsi qu'à la pointe de Howe deux milles plus bas, et à enlever une pointe de roches à la traverse d'Akerby.

Section n° 3.

Rivière Tobique.—L'amélioration de chenal de la rivière Tobique s'est continuée dans le cours de l'exercice et la somme de $374.28 a été employée à enlever des barres de graviers au moyen de grattoirs mus par des chevaux, à améliorer les chemins de halage, à construire des petits ponts, etc. Les travaux étaient disséminés sur une étendue considérable de la rivière; la proportion la plus forte des dépenses a été appliquée à la partie supérieure de la rivière en aval des Fourches et à "la Branche du Sud."

Petite-Rivière et Rapides Blancs.—Ce sont là deux mauvais pas de la rivière principale, entre l'embouchure de la Tobique et les Grandes-Chutes. On a autorisé l'emploi de $200 dont $175 ont été utilisées à améliorer les deux endroits.

Section n° 4.

Barrage des Grandes-Chutes.—Ce barrage est situé immédiatement en amont des chutes du côté est de la rivière et à l'embouchure de la Petite-Rivière.

Il a été construit en 1883-84, dans le but d'empêcher les billots et le bois carré de s'échouer sur les rochers à l'époque des crues, et d'en diriger le passage dans les chûtes.

Vers la fin de l'hiver et au commencement du printemps, la somme de $618.10 a été employée à construire, à l'extrémité du large du barrage, une pile longue de 21 pieds 2 pouces, large de 21 pieds et haute de 14 pieds, soit à 6 pieds du sommet de l'ancienne construction ce qui fait qu'elle n'était pas terminée. Toutefois on a donné des instructions pour le parachèvement de la pile et on a autorisé l'emploi de $350, somme prise à même le crédit de 1893-94, pour cet objet.

Rivière Verte.—La rivière Verte se déverse dans la Saint-Jean, à environ 25 milles en amont des Grandes-Chutes. La partie inférieure est colonisée par une forte population, et il se fait une quantité de bois considérable sur les branches supérieures.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $200 a été employée à améliorer les chemins de halage et le chenal, les travaux étant de la même nature que ceux dont on a déjà parlé pour la Fabrique, etc.

Rivière Saint-François.—La rivière Saint-François se déverse dans la Saint-Jean à l'angle nord-ouest de la province, et constitue une partie de la frontière internationale entre le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine.

Dans le cours de l'exercice, le ministère à employé $937.50 à améliorer les chemins de halage à partir de l'embouchure de la rivière jusqu'au lac Glasier, soit une distance d'environ 6 milles. Les travaux se sont résumés à abattre des arbres et des branches et sont de la même nature que ceux qu'on a déjà décrits et qui ont été exécutés le long de la rivière.

SHIPPEGAN.

Le port de Shippegan, comté de Gloucester, est situé près de l'embouchure de la baie des Chaleurs, à environ 60 milles à l'est de Bathurst.

A l'extrémité sud du port, on communique au golfe Saint-Laurent par le goulet de Shippegan, chenal plat et difficile dont se servaient autrefois, pendant le beau temps, les petits bateaux pêcheurs et les vaisseaux d'un faible tonnage.

Au moyen du goulet les pêcheurs qui s'en vont ou reviennent de leurs fonds de pêche au large, raccourcissent la distance de 25 à 40 milles, d'un autre côté le port de Shippegan est un excellent refuge pendant la tempête étant parfaitement protégé contre tous les vents et considérablement mis à profit par les bateaux pêcheurs de Caraquette et des autres grandes stations de pêche sur la côte sud de la baie.

Afin que l'on pût entrer en tout temps dans le goulet, et dans le but aussi de permettre aux bâtiments pêcheurs d'un plus fort tonnage de s'en servir, le département, en 1875, commença la construction d'un brise-lames, pour en protéger l'entrée et d'un barrage pour fermer une ouverture connue sous le nom de *Goulet Est.* Des difficultés surgirent avec les entrepreneurs qui suspendirent les travaux à la fin de l'été de 1876; l'exécution des travaux fut de nouveau adjugée en décembre 1877; mais ces nouveaux entrepreneurs se déclarèrent, vers la fin de juillet, incapables de continuer les travaux; le département les prit alors en main. A cette époque le barrage était terminé; environ 900 pieds du brise-lames construits à la hauteur voulue et 500 pieds étaient en partie construits.

Au mois d'octobre 1879, une tempête éclata, pendant laquelle la marée monta 4 pieds plus haut qu'on ne l'avait jamais vu avant, et le barrage fut considérablement endommagé, tandis que les 500 pieds du large du brise-lames, qui n'avaient pas été terminés, furent complètement détruits, et l'autre partie fut endommagée. En 1880-81, le barrage fut réparé, exhaussé et renforcé par les pilotis enfoncés à 10 pieds les uns des autres, de chaque côté, et au moyen de sommiers et de moises. En 1883 certaines parties des travaux, qui s'étaient de nouveau affaissées, furent exhaussées là où il y avait danger, et un prolongement de 120 pieds fut ajouté au brise-lames; une brèche qui s'était faite, a été fermée et d'autres parties de la construction ont été relevées.

Des réparations générales furent de nouveau faites en 1884-85 époque à laquelle 50 pieds de l'extrémité du large furent entourés de pilotis jointifs, et on exhaussa dans le même temps le barrage là où il s'était affaissé. On planta de nouveaux pilotis jointifs en 1886 et les travaux subirent des réparations générales, et en 1888-89 une longueur de 60 pieds, qui avait été considérablement avariée pendant l'hiver précédent, fut reconstruite.

Au mois de novembre 1889, un contrat a été passé pour la construction d'une autre pile de 50 pieds à l'extrémité du brise-lames de l'est, et pour la construction d'un brise-lames devant s'étendre à 1,000 pieds dans une direction sud à partir de la grève à l'ouest du goulet, le tout se termina en janvier 1892.

Une longueur de 137 pieds de l'extrémité de la partie inférieure du brise-lames construit en 1875 ont été refaits sous la direction d'un fonctionnaire du département; d'autres travaux nécessaires de réparations et d'améliorations ont aussi été exécutés.

Dans le cours de l'exercice la somme de $500 a été employée à entourer de défenses les 100 pieds du large du côté est du brise-lames occidental et à refaire le remplage là où il s'était affaissée.

On a obtenu les résultats les plus favorables des travaux exécutés, la direction du chenal et la plus grande profondeur d'eau ayant été d'un très grand avantage pour les bateaux pêcheurs et les autres vaisseaux.

TRACADIE.

Le port de Tracadie, comté de Gloucester, est situé sur la côte orientale du Nouveau-Brunswick, environ à mi-chemin entre le goulet de Shippegan et l'embouchure de la baie de Miramichi, et on y arrive du golfe Saint-Laurent par les chenaux connus sous les noms de " Goulet du Nord," " Goulet du Sud " et " Ancien Goulet." Le port a une longueur d'environ 6 milles, et sa largeur varie de ¼ de mille à 1 mille et plus, mais à l'exception des chenaux des rivières Tracadie-Nord et Sud, et les chenaux qui passent dans les différents goulets, il est très plat étant presque à sec à mer basse.

Dans le but de donner des moyens de quaiage à cette région, qui est grande et populeuse, car elle embrasse au moins 2,000 habitants, un contrat a été passé le 4 août 1892, pour la construction d'un débarcadère public, long de 1,430 pieds et s'étendant jusqu'au bord du chenal du goulet du Nord; la construction se composera d'une culée longue de 250 pieds, de 28 piles de 20 x 25 pieds, d'une pile de 40 x 45 pieds, et de 29 travées ou ouvertures de 20 pieds chacune; les travées seront reliées par 7 longuerines de 10 x 12 pouces, et tout le sommet sera recouvert d'un tablier en planche de 3 pouces. Les piles et la culée seront construites en bois rond en charpente à encaissement à joints ouverts, totalement remplies et entourées de défenses, etc.

Dans le cours de l'hiver on a déposé sur les lieux le lest et les autres matériaux, et à l'expiration de l'exercice on avait à peu près terminé les préparatifs pour commencer la construction.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ANNANDALE.

Cette jetée est située dans le comté de King, sur la rive nord de la Grande Rivière, près de son embouchure dans la baie de Boughton. Elle est à 14 milles, par terre, au sud de Souris, terminus oriental du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et c'est le principal lieu de commerce d'un vaste district agricole; de grandes quantités de produits s'exportent annuellement, tandis qu'il s'importe des marchandises et de la houille, il se fait aussi un peu de pêche.

La jetée, primitivement construite par le gouvernement local, est une de celles dont le gouvernement a pris possession en 1883; elle se compose d'un abord long de 300 pieds et large de 23 pieds, avec une pile en tête longue de 143 pieds sur une largeur moyenne de 36 pieds. L'abord, sauf une courte travée de 18 pieds de largeur, recouverte d'un tablier, est construit en parements à joints clos, rempli de fascines, de pierre et d'argile; la chaussée est faite de cette dernière. La tête de la

jetée est faite en partie de piles en coffrage et en parties de pilotis, le tout est relié par des longuerines recouvertes d'un tablier. La façade de la tête de la jetée, sur le chenal, baigne, à mer basse, dans 7 pieds d'eau, soit dans douze pieds d'eau à mer haute.

La construction qui est très ancienne a aussi été considérablement avariée par le taret, à la partie faite en pilotis, et les sections qui étaient devenues dangereuses et impropres au trafic ont été réparées dans le cours de l'exercice et la jetée a été généralement mise en état de servir; on a remplacé 70 pilotis vermoulus, posé 20 longuerines nouvelles, et le tablier, les lisses, etc., ont été renouvelés là où c'était le plus nécessaire, le tout au prix de $299.98.

BAIE FORTUNE.

La baie Fortune, dans le comté de King, se trouve sur la rive sud de la baie Rollo, sur la côte orientale de l'Ile du Prince-Edouard, à environ cinq milles au sud-ouest de Souris, point terminal oriental du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Le brise-lames est à l'embouchure de la rivière Fortune; des bancs de sable s'étendent des deux côtés à partir de la terre ferme jusqu'au bord du chenal, celui du côté sud n'ayant que 300 pieds de longueur tandis que celui du côté nord est assurément long d'un quart de mille. Le village de la baie Fortune est situé à environ deux milles de l'embouchure de la rivière et à la tête de la navigation.

Les habitants, dans le but d'obtenir une plus grande profondeur d'eau au large de l'embouchure de la rivière, et pour empêcher le sable, dont se composent les grandes battures du côté est, d'être charrié dans le chenal, commencèrent, il y a plusieurs années, la construction d'un brise-lames sur la grève, du côté est du chenal, en le commençant à un point à 50 pieds du côté est de l'abord en charpente à encaissement au nord de la jetée, et le prolongeant au large dans une direction sud-est sur une distance d'environ 400 pieds, dans le but de diriger le courant au reflux, et, une fois prolongé, de maintenir, par l'affouillement, un chenal, à travers la barre, de 8 à 10 pieds de profondeur, la profondeur de l'eau, à mer basse, sur la barre, n'étant en général que de 4 pieds, ce qui empêchait tout vaisseau quelconque d'entrer.

Le 2 août 1892, un contrat a été passé avec MM. Townshend et McKinnon, pour la construction d'une allonge de 400 pieds de longueur au brise-lames, et pour la reconstruction de la partie du large de l'ancienne construction.

Les travaux commencèrent vers la fin du mois d'août dernier et se terminèrent le 20 mai 1893, et on rapporte qu'on en a déjà retiré de grands bénéfices car on a obtenu 2 pieds d'eau de plus.

BAY VIEW.

La jetée de la Bay View, comté de Queen, est située sur la rive orientale et près de l'embouchure de la rivière Hope qui se déverse dans le port de New-London, à environ 3½ milles au sud-est de son embouchure. La jetée a une longueur totale de 509 pieds dont 409, à partir de terre, ont une largeur de 20 pieds en augmentant graduellement pour arriver à une largeur de 35 pieds à l'extrémité du large.

Dans le cours du dernier exercice les réparations de la jetée, commencées en 1891–92, ont été complètement terminées, au prix de $100; les travaux se sont résumés à poser des lisses et des défenses et à faire la chaussée de l'abord en pierre et en gravier, la mettant ainsi en parfait état pour le trafic.

JETÉE DE BELFAST.

Cette jetée, située dans le comté de Queen, se trouve sur la rive sud de la baie Orwell, à environ un mille du village d'Eldon.

La jetée, longue de 600 pieds, a une largeur variante de 24 à 35 pieds et se termine au large par un L de 105 pieds de longueur et de 28 pieds de largeur ce qui donne une façade sur le chenal, de 140 pieds. A l'exception de deux petites ouvertures, la jetée est construite de parements en bois carré; son extrémité intérieure, sur une étendue de 300 pieds, est remplie de fascines, de pierre et d'argile, et son extrémité extérieure, ainsi que son L, sont couverts d'un tablier.

Depuis que le département en a pris possession l'extrémité du large et l'L ainsi que l'extrémité inférieure sur une distance de 150 pieds ont été complètement réparés.

Dans le cours de 1891–92, la somme de $700 a été employée à construire en fascines, en pierre et en terre la chaussée de la partie inférieure de la jetée sur une longueur de 350 pieds, à poser aussi deux rangées de pièces de bois de chaque côté sur une longueur de 74 pieds, soit en tout 148 pieds, 81 pieds de la partie planchéiée de la jetée ont été haussés et on a posé de nouvelles traverses et de nouvelles longuerines; 18 défenses ont été enfoncées et assujéties, 2 poutres de travées ont été mises en place, une des travées a été remplie de pieux, de fascines et de pierre, 47 pieds linéaires de lisses ont été renouvelés et 624 pieds carrés de planchéiage ont été posés, outre d'autres réparations.

Dans le cours de 1892–93, la somme de $249.90 a été employée à poser un tablier à délestage et à remplir la pile du large, à poser 8 nouvelles défenses sur la partie est de l'L, à renouveler le planchéiage et à faire d'autres réparations générales.

GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est situé sur la rive ouest de la rivière Montague, près de son embouchure dans la baie de Cardigan. Son port est bien connu comme un des meilleurs et des plus sûrs de l'île, et un quai public connu sous le nom de Jetée de la reine a été construit par le gouvernement local de 1873 à 1882, et est devenu la propriété du gouvernement fédéral en 1884.

Ce qui a une longueur totale de 640 pieds et une largeur variant de 30 à 36 pieds. L'abord, long de 340 pieds, est en parements à joints plats, rempli de fascines et de pierres, et la chaussée est faite d'argile et de gravier; la partie du large se compose de piles et de travées recouvertes d'un tablier appuyé sur des longuerines et il y a du côté occidental de l'abord un trottoir en planche.

Dans le cours de l'exercice, les travaux qui suivent ont été exécutés au prix de $399.90. Le trottoir ou planche du côté occidental de l'abord a été reconstruit, les parties de la chaussée qui s'étaient affaissées ont été refaites avec de la pierre cassée, et les longuerines du tablier ont été renouvelées dans les travées, 20 nouvelles défenses ont été posées, des parements ont été mis en place là où c'était nécessaire, 2 nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés, le tablier et les lisses ont été réparés et les défenses, les lisses, etc., ont été boulonnées à neuf là où c'était nécessaire.

HURD'S-POINT.

La jetée de Hurd's-Point, dans le comté de Queen, est située sur le côté sud de l'extrémité orientale de Bedègue ou Summerside et à environ 3 milles au sud de la ville de Summerside. La jetée a une longueur de 511 pieds et se compose d'un abord en parements massifs à joints plats, long de 227 pieds, large de 26, et de piles et de travées sur une autre longueur de 204 pieds, et d'une pile du large de 50 x 65 pieds dont la façade se trouve sur le chenal. Les sections du large sont relevées par des longuerines recouvertes d'un tablier, tandis que l'abord a une chaussée faite d'argile et gravier reposant sur les fascines et les pierres dont l'intérieur est rempli. C'est un port de commerce important,—car c'est le seul débouché par eau d'une vaste et riche région agricole.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $572.29 a été employée à renouveler les longuerines du tablier et à planchéier la partie du large de la jetée, à poser des parements neufs au sommet, des lisses et des défenses sur les côtés de l'abord, à faire la chaussée de l'abord avec de la pierre cassée et du gravier, et à poser une nouvelle cale à l'extrémité du large de la jetée afin d'en mieux faciliter l'usage à mer basse.

KIER'S-SHORE.

Cette jetée est située à Malpèque, comté de Prince, sur la rive est de la baie de Richmond, à environ 7 milles de Kingston, station du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Elle a été construite par les habitants de la localité, aidés du gouvernement local; sa longueur est de 1,016 pieds et sa largeur de 20 à 24 pieds. Elle est en parements en bois carré, remplie de pierre et de fascines, et à l'exception d'une courte travée, longue de 17 pieds et de l'extrémité du large, sur une étendue

de 25 pieds, qui sont recouvertes d'un tablier, le couronnement de la jetée est fait d'argile et de gravier.

Comme une bonne partie de la chaussée a été emportée par la mer à marée haute, la somme de $250 a été employée à refaire cette chaussée en pierre cassée, ce qui, on l'espère, aura plus de durée que le remplage qui existait avant. Quatre piles nouvelles ont aussi été posées à l'extrémité du large, trois autres ont été assujéties et des réparations générales ont été faites au planchéiage, de sorte que la jetée est maintenant en bon état.

JETÉE DE LA POINTE-LEWIS.

Cette jetée est située dans le comté de King, sur la rive septentrionale de la rivière Cardigan, à une courte distance en aval du pont de Cardigan, tête de la navigation pour les vaisseaux, et à environ 8 milles de son embouchure dans la baie de Cardigan. La station de Cadrigan sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, est à environ un demi-mille de la jetée.

De grandes quantités de pommes de terre et d'avoine s'exportent de ce lieu où se trouvent aussi plusieurs quais de particuliers, qui à raison de leur voisinage immédiat du port ne peuvent être utilisés à une époque aussi avancé que la jetée de la Pointe-Lévis. Cette jetée, longue de 575 pieds, se compose d'une culée longue de 365 pieds, de deux piles de 35 pieds chacune et d'une pile du large de 79 pieds de longueur, avec des travées d'à peu près 20 pieds de largeur chacune jusqu'à la pile du dont la largeur est de 33 pieds. L'extrémité du large baigne dans 7 pieds d'eau à large mer basse ; les grandes marées montent de 5 pieds et la grève vient à sec, à mer basse, sur une distance de 140 pieds de l'extrémité du large.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $248.85 a été employée à renouveler les parements du sommet, poser des lisses sur l'abord, à mettre en place 69 défenses en bois franc, à renouveler tout le planchéiage brisé ou vermoulu et à refaire la chaussée de l'abord en pierre cassée.

MALPÈQUE.

Le brise-lames de Malpèque, dans le comté de Prince, est situé à l'intérieur de l'entrée orientale de la baie de Richmond, sur la côte nord de l'île, à environ 90 milles de la Pointe de l'Est et 40 milles du Cap-Nord.

Dans le cours de 1877–78–79, le département fit construire un brise-lames, long de 600 pieds à l'extrémité ouest des Sables de la Royauté, du côté est du havre, afin de protéger ce mouillage contre les vents du nord-est, et de fournir un embarcadère aux produits de la région environnante.

Depuis la construction de ce brise-lames, la mer, par les tempêtes de l'est, enlevait une grande quantité de sable qui se trouvait à son intérieur, c'est pourquoi le département fit construire un mur de soutènement, partant de l'extrémité intérieure de ce brise-lames et se dirigeant vers la pointe de la Royauté sur une distance de 2,370 pieds.

Dans le cours du dernier exercice la somme de $200 a été employée à réparer et à renforcir les 500 pieds du large du mur de soutènement, vu qu'une brèche, craignait-on, pouvait se faire à travers cette construction.

MIMINEGASH.

Le Grand Miminegash, comté de Prince, est situé sur la côte nord-ouest de l'île, à environ 15 milles du Cap-Nord, et à 18 milles de la Pointe-Ouest.

Avant d'être amélioré, le Grand Miminegash était un des nombreux étangs situés le long de cette côte et qui se jettent dans le détroit de Northumberland à travers des grèves de sable. Etant considérablement protégé par le récif de Miminegash, chaîne de rochers longue de près d'un mille et qui s'étend parallèlement au rivage à une distance d'environ un demi-mille, il avait l'avantage sur les autres étangs, et c'était celui que les pêcheurs recherchaient le plus pendant le gros temps.

La voie d'écoulement de l'étang se faisant sur un sol sablonneux, changeait souvent de direction. Pour lui donner une course permanente et améliorer la profondeur de l'eau dans cette sortie, on l'a resserrée dans une largeur de 56 pieds au moyen de travaux des deux côtés ; le département, depuis 1878, a dépensé environ $9,000.

La construction se compose, du côté nord, d'une jetée en bois solide, longue de 417 pieds et 150 pieds de pilotis, et, du côté sud, d'une jetée faite de pilotis, de fascines et de pierre sur une largeur de 150 pieds.

Dans le but d'améliorer ce port davantage, un contrat a été passé avec M. Jones Barclay, le 18 juillet 1892, pour prolonger et renforcir la jetée du sud ; les travaux qu'embrasse l'entreprise consistent :—

1. A prolonger la jetée sur une distance de 200 pieds ;

2. A remplir de pierre et de fascines les travaux actuels à une hauteur de 2 pieds au-dessus de la ligne des hautes eaux et à entourer de pilotis l'extrémité inférieure.

3. A construire un barrage en coffrage en bois rond, d'une longueur de 120 pieds et d'une largeur de 6 pieds à l'extrémité inférieure de la jetée actuelle.

L'entrepreneur a commencé les travaux le 3 janvier 1893, et les avait à peu près terminés à l'expiration de l'exercice.

NEW-LONDON.

Le havre de New-London est situé sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard, à environ 10 milles au sud-est du point où cette baie s'ouvre sur la baie de Richmond. En dedans de son embouchure, qui est large d'environ 1,200 pieds, la baie a environ 3 milles de largeur, et elle reçoit les eaux des rivières Sud-Ouest, des Français, Stanley et Hope.

Les travaux exécutés par le département pour l'amélioration de l'entrée du havre, se composent d'un brise-lames de 1,050 pieds de longueur, érigé sur la grève de sable du côté est de l'entrée et construit partie en palées remplies de fascines et de pierre et partie en encaissement; d'un brise-lames, long de 450 pieds, érigé sur la grève du côté ouest de l'entrée, et dont la partie intérieure, sur une étendue de 400 pieds, est construite en palées remplies de fascines et de pierre, et l'extrémité du large formant une pile en bois carré.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme dont l'emploi était autorisé a été appliquée à la construction d'une pile en charpente à encaissement, longue de 102 pieds, entre les deux piles du large du brise-lames est, et à prolonger ce brise-lames à l'extrémité inférieure sur une distance de 82 pieds au moyen d'un mur de soutènement fait de pilotis, de fascines et de pierre.

En 1892-93 la somme de $543.25 a été utilisée à fermer deux brèches qui s'étaient faites dans le brise-lames de l'est et à faire d'autres réparations et améliorations nécessaires.

JETÉE DE LA CRIQUE DES NEUF-MILLES.

Cette jetée est située dans le comté de Queen, à environ 5 milles à l'ouest de l'entrée du port de Charlottetown sur l'anse plate qui donne sur le passage entre l'île Saint-Pierre et la terre ferme. La jetée, construite il y a plusieurs années par le gouvernement local dans le but de donner un lieu d'expédition à cette région, a une longueur totale, au centre, de 290 pieds, sur une largeur moyenne de 20 pieds, et se compose d'un abord et de plusieurs piles et travées. Ce ministère, à l'extrémité du large qui s'étendait primitivement jusqu'à la ligne des eaux basses, a dragué un chenal portant 7 pieds d'eau à mer basse, au prix de $6,286.46, ce qui permet aux goélettes d'un bon tonnage d'arriver à la jetée, à marée haute qui monte de 8½ pieds. Cependant comme la jetée était généralement en mauvais état et qu'elle nécessitait des réparations sur toute sa longueur, et vu qu'elle était trop étroite à son extrémité pour y faire amener les vaisseaux, tourner les attelages et donner l'espace nécessaire au commerce, etc., un contrat a été passé le 27 août dernier pour la construction d'une nouvelle pile longue de 35 pieds et large de 20 à l'extrémité du large, et cette pile a été terminée d'une façon satisfaisante en février 1893.

On est maintenant à réparer la jetée à l'aide du crédit accordé à la dernière session du parlement (soit $800), ce qui devra amplement suffire pour mettre toute la construction dans un état très satisfaisant.

JETÉE DE PINETTE.

La jetée de Pinette, dans le comté de Queen, est située du côté sud du chenal de la rivière Pinette, immédiatement en aval et à angle droit avec le pont de Pinette

avec lequel elle est raccordée per une travée de 28 pieds de longueur. Cette jetée a une longueur de 120 pieds et une largeur de 28, et sa façade baigne dans 8 pieds d'eau à mer basse. Elle est construite en parements en bois carré maintenus par des longuerines recouvertes d'un tablier.

Dans le cours de l'exercice la somme de $250 a été employée à niveler l'extrémité du large et la partie qui fait face au chenal là où des affaissements avaient eu lieu dans une proportion de 1 à 2 pieds, et à renouveler les longuerines et le tablier.

JETÉE DE PORT-SELKIRK.

La jetée de Port-Selkirk, comté de Queen, se trouve sur la rive sud de l'embouchure de la rivière Orwell, à l'endroit où elle se verse dans la baie du même nom. Elle est à cinq milles du pont de la rivière Vernon et à 18 milles par eau de Charlottetown.

Cette jetée construite par le gouvernement local a la forme d'un T ; sa longueur, de la rive à l'extrémité qui fait face au chenal, est de 252 pieds ; la longueur du corps principal de 248 pieds ; la largeur de l'approche est de 23 pieds et celle du corps principal de 35 pieds.

La tête de la jetée qui s'étend le long du bord du chenal, se compose de 5 piles reliées par des travées, mais comme elle était en très mauvais état des contrats pour sa reconstruction et sa réparation ont été passés comme suit:—le 25 février 1891, pour la reconstruction d'une pile et d'une travée à l'extrémité supérieure de la jetée, ce qui a été terminé le 31 août 1892 ; le 9 mai 1891, pour la construction de 80 pieds de jetée (travaux terminés le 30 novembre 1892) ; et le 25 mars 1893 pour la reconstruction de deux piles centrales avec travées, travaux qui ont été terminés d'une manière satisfaisante vers la fin de l'exercice.

JETÉE DE POWNAL.

La jetée de Pownal, dans le comté de Queen, est située à la tête de la partie nord-est de la baie d'Hillsboro' à environ 9 milles à l'est de Charlottetown, station de chemin de fer la plus rapprochée de la jetée; cette jetée dont la longueur est de 753 pieds et qui s'étend jusqu'à marée basse, a été construite par le gouvernement de 1872 à 1882. Elle se compose d'un abord de 209 pieds et large de 16, et de 14 piles réunies par des travées; les piles et les travées intérieures ont une largeur de 16 à 18 pieds et les deux piles du large 40 pieds; à venir jusqu'en 1880-81, toute la construction était à sec à mer basse, mais dans le cours de cette année-là le ministère, pour permettre aux bateaux et aux petits vaisseaux d'y arriver et d'en partir à toute heure de la marée, et pour permettre aux vaisseaux d'un fort tonnage d'y venir prendre un chargement, a fait draguer un chenal long de 1,275 pieds, large de 56 pieds et et un bassin du côté est de 250 sur 90 pieds, donnant de 6 à 9 pieds à marée basse et de 15 à 18 à marée haute.

Dans le cours du dernier exercice, la somme $249.26 a été employée à doubler à neuf la pile du large, à planter de nouveaux pieux de défense à l'extrémité du large, à renouveler les longuerines du tablier, les poteaux d'amarrage et les pièces d'arrêt et à faire la chaussée de l'abord avec de la pierre cassé et du gravier, mettant ainsi la jetée en état de servir sans danger.

PORT DE SOURIS.

Le port de Souris, comté de King, est situé à environ 16 milles à l'ouest de la Pointe-de-l'Est, extrémité orientale de l'île. C'est un port de chargement important, point terminal oriental du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, port dans lequel se trouve un quai en eau profonde d'où des chargements peuvent s'expédier plus tard en automne et plus à bonne heure au printemps que dans tout autre port de de l'île. Le mouillage à cet endroit est bon et sûr, abrité contre tous les vents du nord. Le ministère, dans le but de protéger la navigation contre les tempêtes du sud et d'obtenir un port de refuge en tout temps a fait construire en 1875-76-77 un brise-lames à partir de l'extrémité du brise-lames construit par le gouvernement local au large de la Pointe de Knight du côté est du port, la construction ayant en tout 1,180 pieds de longueur. Comme ce brise-lames est exposé à toute la furie de la mer pendant les tempêtes du sud et qu'il est considérablement rongé par le taret

dont la nature est très destructive dans tous les ports de l'île, il a nécessité, depuis sa construction, d'importantes réparations.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $1,825.93 a été employée à renouveler et assujétir les pilotis jointifs à l'extrémité du large et à l'extrémité inférieure, et renforcer la façade inférieure et le corps de la section mitoyenne, afin d'empêcher qu'une brèche ne se fasse à travers la construction, vu que les parements extérieurs de cette partie du brise-lames, au-dessous de la marque des eaux basses, étaient entièrement détruits et que la plus grande partie du ballast avait été emportée par la mer.

JETÉE DE STEPHEN.

La jetée de Stephen, comté de King, est située du côté sud de la rivière Montague, à six milles en amont de son embouchure dans la baie de Cardigan, et immédiatement en aval de la jetée de Lambert et du pont de Montague. La jetée se compose de deux ailes, éloignées l'une de l'autre d'environ 50 pieds, se prolongeant du rivage jusqu'au bord du chenal, où se trouve un corps principal qui offre une façade de 100 pieds. Les ailes mesurent respectivement 90 et 115 pieds de long, construites en bois carré à joints clos, l'espace est rempli de fascines, de pierre et de gravier ; la tête de la jetée est faite en pilotis reliés par des travées recouvertes d'un tablier.

Depuis le 1er juillet 1892, le tablier et les longuerines de la tête de la jetée ont été reparés au prix de $200.43.

BAIE SAINT-PIERRE.

Cette baie, dans le comté de King, est située sur le littoral septentrional de l'île, à 35 milles à l'ouest de la Pointe-de-l'Est ; elle est d'une grande étendue, s'avançant dans les terres sur une distance de 8 milles, avec une largeur moyenne de ¾ de mille et ayant une profondeur variant de 2 à 3 brasses à mer basse. L'entrée est obstruée par une barre de sable sur laquelle il n'y a que 6 à 7 pieds d'eau à mer basse, ne permettant l'accès de la baie qu'aux vaisseaux d'un faible tonnage, dont un grand nombre y viennent pendant le temps de la pêche. Dans le but d'améliorer l'embouchure, d'offrir un meilleur abris et de créer certains moyens de quaiage pour les pêcheurs, le ministère commença, en 1878, la construction d'un brise-lames long de 226 pieds du côté ouest de l'entrée du port, l'extrémité inférieure du brise-lames devant être reliée à la terre ferme au moyen d'un mur de soutènement afin d'empêcher un chenal de se former à travers les hauts-fonds de sable.

Les ouvrages de protection, du côté de terre, du brise-lames construits en pilotis, fascines et pierre, affaiblis par le temps, ont été détruits par la grande tempête du 1er décembre 1890, époque où presque toutes les fascines et presque toute la pierre ont été emportées, ne laissant debout que les pilotis enfoncés à 10 pieds de profondeur. Un contrat pour la reconstruction de ces travaux a été passé le 23 mai 1892 ; les travaux commencèrent le 28 juin et se terminèrent d'une manière satisfaisante le 30 septembre. Comme autrefois, cette construction se compose d'un parapet long de 880 pieds et large de 7 pieds 6 pouces, fait en tronc d'arbres posés en coffrage à joints ouverts, l'intérieur est rempli de fascines et de pierre, les pièces de bois de façade étant assujéties aux pilotis qui restaient de la construction primitive.

JETÉE DE LA RIVIÈRE VERNON.

La jetée de la rivière Vernon, dans le comté de Queen, est située à la tête de la navigation, sur cette rivière, et à environ deux milles en amont de son embouchure dans la baie d'Orwell. La jetée se compose d'une pile à parements à joints clos, longue de 120 pieds et large de 30, construite paralellement au chenal et dont la façade baigne dans 9 pieds d'eau à mer basse et dans 17 pieds à mer haute. La jetée qui se trouve à 30 en aval du pont de la rivière Vernon est raccordée à ce pont par un abord ou plate-forme dont la largeur moyenne est de 30 pieds.

Dans le cours de l'exercice dernier, la somme de $249.28 a été employée à faire des réparations générales à la jetée, en renouvelant plusieurs longuerines du tablier et un certain nombre de parements, à planchéier à neuf certaines parties du sommet et de l'abord, à poser des pièces d'arrêt neuves et à planter des pilotis de défenses le long de la partie qui fait face au chenal et à l'extrémité du large.

JETÉE DE VICTORIA.

Cette jetée est située à la tête de la navigation en deçà du Bassin de Crapaud, au village de Victoria, comté de Queen, qui, en importance comme port de chargement, vient immédiatement après Summerside sur le littoral sud-ouest de l'Ile du Prince-Edouard. Ce lieu est environ à mi-chemin entre les ports de Charlottetown et Summerside, et à environ 11 milles au sud de la " Jonction d'Emerald " sur la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ; c'est là où s'écoulent les produits de la région probablement la plus fertile et la mieux cultivée de toute l'île. A différent temps, le ministère a employé des sommes considérables à faire du dragage pour améliorer l'approche à partir de l'eau profonde au large jusqu'à la jetée de Victoria, et en prenant possession de la jetée en 1884, celle-ci a été mise en parfait état en renouvelant toutes les longuerines du tablier, le planchéiage, etc.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $50 a été employée à renouveler les pilotis de défenses à l'extrémité du large et à faire la chaussée de l'abord au moyen de pierres cassées.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ANSE SAINT-JEAN.

L'anse Saint-Jean se trouve sur la rive sud-ouest du Saguenay, à environ 25 milles de son embouchure.

Le renouvellement du tablier du quai a été terminé sur une longueur de 250 pieds en madrier de pruche de 5 pouces. On a mis vingt-cinq toises de pierre dans le quai et le hangar a été peinturé. La cale mobile a aussi été complètement renouvelée, les dépenses s'élevant à $499.23.

BAIE SAINT-PAUL.

La baie Saint-Paul, comté de Charlevoix, est située sur la rive nord du Saint-Laurent, à 60 milles en aval de Québec.

Dans le cours de 1891-92, le prolongement du quai de cette localité sur une longueur de 75 pieds a été terminé, et son extrémité du large baigne maintenant dans 9 pieds d'eau à marée basse. Le quai a maintenant une longueur de 861 pieds sur une longeur de 30 pieds.

Le printemps dernier, le dégel et les pluies ont amené un éboulement de terre considérable qui a complètement obstrué le chemin qui conduit au quai sur une longueur de 200 pieds, à ce point qu'on a jugé à propos de faire un autre abord un peu plus loin que l'ancien afin que, s'il se présentait un autre éboulement, ce qui est très probable, le nouvel abord ne soit pas gêné. Le nouveau chemin est fait en bois, en pierre et en gravier, sa largeur est de 15 pieds et sa longeur de 260 pieds, se raccordant avec la partie inférieure du quai, à une hauteur moyenne de 9 pieds. On a renouvelé quelques-unes des planches du tablier. On a dépensé la somme de $898.47

Les grandes marées montent de 24 pieds et les marées ordinaires de 13 pieds.

CACOUNA.

Cacouna se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 131 milles en aval de Québec, sur la ligne du chemin de fer Intercolonial.

La construction d'une pile isolée à cet endroit s'est continuée dans le cours de 1893-93. Une fois terminée cette pile aura une longueur de 102 pieds au sommet, sur une largeur de 27 pieds à la base et de 24 au sommet et une hauteur à l'extrémité du large de 37 pieds 8 pouces.

Les dépenses se sont élevées à $1,598.44 pour ériger cette pile à une hauteur de 37 pieds 8 pouces, à l'extrémité du large, et à 12 pieds à l'extrémité inférieure ; toutefois les travaux ne sont pas terminés.

CAP À L'AIGLE.

Le cap à l'Aigle est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à une distance de 3 milles de Murray Bay.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $149.94 a été employée à réparer et à remettre en place le bâtiment érigé sur le quai et dont on se sert comme de salle d'attente et d'entrepôt et à poser un doublage en orme à la tête du quai ainsi qu'à renouveler le planchéiage.

CHICOUTIMI.

Chicoutimi est à la tête de la navigation sur le Saguenay, à 71½ milles en amont de Tadoussac.

Le tablier du quai a été complètement renouvelé sur une longueur de 210 pieds et une largeur de 110 pieds, en épinette rouge de 5 pouces ; le côté est du quai où les hangars sont érigés, a été exhaussé de 18 pouces ; la salle d'attente a été peinturée à l'intérieur et à l'extérieur, des sièges ont été faits et d'autres ouvrages ont été exécutés.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large du quai est de 7 pieds à marée la plus basse, 15 pieds à marée ordinaire et 17 à marée la plus haute.

Les dépenses, dans le cours de 1892–93, se sont élevées à $1,000.

ÉTANG DU NORD.

L'Etang du Nord se trouve à l'extrémité occidentale de l'Ile-aux-Meules, une des îles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

Le brise-lames de cet endroit est exposé à la grosse mer et est fréquemment avarié.

Dans le cours de l'exercice de 1892–93, la somme de $1,495.40 a été employée à faire des réparations, à doubler en bois franc la partie la plus exposée du caisson et à déposer de la pierre à l'intérieur.

ILE AUX COUDRES.

L'Ile aux Coudres est à 1½ mille de la rive nord du Saint-Laurent, à environ 62 milles à l'est de Québec. Sa longueur est d'environ 9 milles et sa largeur de 3, l'extrémité d'amont étant presque vis-à-vis la baie Saint-Paul.

Des réparations générales ont été faites au tablier du quai, qui était devenu impropre au trafic. Les parements en bois et les poteaux d'amarrage ont été renouvelés et 13 toises de pierre ont été mises dans le quai là où le besoin s'en faisait sentir ; les travaux ont couté $252.46.

ILE VERTE.

L'Ile-Verte, comté de Témiscouata, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 17 milles en aval de la Rivière-du-Loup.

Les travaux exécutés au quai de cet endroit, dans le cours de l'exercice de 1882–93, se sont résumés à construire une longueur de 120 pieds en charpente à encaissement sur une largueur moyenne de 23 pieds à une hauteur de 12 pieds et à remplir cette construction de ballast. On a aussi mis de la pierre dans l'assise construite l'année précédente.

La pile du large, construite il y a quelques années, a été renforcie, les dépenses s'élevant, dans le cours de l'exercice, à $998.11.

KNOWLTON'S LANDING.

Knowlton's Landing, maintenant appelé Tuck's Landing, est situé sur la rive orientale du lac Memphremagog, dans le comté de Brome, province de Québec, et à environ 11 milles de la ville de Magog qui est au pied du lac.

Dans le cours de l'exercice, six pilotis de défense ont été enfoncées le long de la façade du quai et trois à chaque angle. Un entrepôt, avec salle d'attente, de 40 x 23 pieds a été érigé et recouvert d'un toit en tôle au coût de $918.09 ; le quai est maintenant en bon état.

LAC MÉGANTIC.

Le lac Mégantic est une belle nappe d'eau, longue de 14 milles et dont la largeur varie de 1 à 2 milles. C'est la source de la rivière Chaudière qui se déverse dans le Saint-Laurent à environ 3 milles en amont de la Pointe-Lévis. C'est une partie de la ligne de division entre les comtés de Beauce et de Compton.

Dans le cours de l'exercice, on a continué à réparer la jetée du village du Lac Mégantic, mais les travaux n'ont pas été terminés. Ils se sont résumés à faire une chaussée permanente en pierre et en gravier au coût de $300.

LAPRAIRIE.

Laprairie est le chef-lieu du comté du même nom, et est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à sept milles en amont de Montréal. C'est une des stations de la division de Champlain, du chemin de fer du Grand-Tronc. Un des vapeurs de la Compagnie de navigation du Richelieu et Ontario navigue entre Laprairie et Montréal et fait plusieurs voyages par jour pendant la durée de la navigation.

Dans le cours de l'exercice, on a prolongé le mur de soutènement sur une autre longueur de 420 pieds à une hauteur de 8 pieds au-dessus de la ligne des eaux basses, au coût de $2,499.51.

LES ÉBOULEMENTS.

Le village des Eboulements se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à 69 milles en aval de Québec, dans le comté de Charlevoix.

Dans le cours de l'exercice, une partie du planchéiage du quai a été renouvelée ainsi qu'un grand nombre de pôteaux d'amarrage. Le débarcadère incliné, du côté occidental du quai, a été réparé ainsi que la cale mobile, la somme employée à ces travaux s'élevant à $799.83.

L'ISLET.

L'Islet, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à environ 65 milles en aval de Québec.

La jetée de cet endroit a une longueur totale de 1,080 pieds et une largeur au sommet de 30 pieds,sauf la tête ou le T qui a une largeur de 50 pieds sur une longueur de 116 pieds.

Dans le cours de l'exercice de 1892–93, la somme de $6,190.34 a été employée à renouveler la chaussée sur toute la longueur du quai, ainsi que la cale et l'escalier, y compris les longuerines, les lisses, les pilotis de défenses, etc. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large et de 5 pieds à mer basse et de 14 à mer haute.

LONGUEUIL.

La ville de Longueuil, chef-lieu du comté de Chambly, est située sur la rive sud du Saint-Laurent, presque en face de l'extrémité est de la cité de Montréal.

Des dommages considérables ont été faits par la glace à l'extrémité du large de la jetée de l'Etat, une pile de 40 x 50 pieds ayant été emportée en aval sur une distance de 12 pieds. Cette brèche a été remplie par une charpente en coffrage et le tablier en planche a été enlevé et remplacé par de la pierre et du gravier.

La somme dépensée s'est élevée à $2,496.63.

Le printemps dernier, la débâcle de la glace a causé des avaries considérables, l'extrémité du large de la jetée a été déplacée de douze pieds en aval sur une longueur de 212 pieds et cela tout d'une pièce.

Des instructions ont été données d'appliquer le crédit de 1892-93 à élargir la jetée, mais cette somme est si faible qu'on n'en pourra améliorer ainsi qu'une partie.

MATANE.

Matane, dans le comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 240 milles en aval de Québec.

Dans le cours de l'exercice, le prolongement du quai sur une longueur de 185 pieds et une largeur de 30 a été partiellement construit, ce qui, avec les 60 pieds construits en 1885–86, fait une longueur totale de 245 pieds sur 30; la hauteur moyenne du quai est d'environ 20 pieds et la profondeur de l'eau à mer basse est de 5 pieds.

La construction érigée cette année se compose de 4 piles de 30 x 20 pieds avec des travées de 25 pieds entre chaque pile; ces travées ont été en partie planchéiées.

On a construit 90 pieds de la chaussée et il reste 95 pieds à terminer.

Les dépenses se sont élevées à $3,504.08. Les grandes marées montent de 11 pieds.

MURRAY BAY.

Murray Bay, comté de Charlevoix, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à 83½ milles en aval de Québec. Le quai de cette localité est important, les vapeurs de la Compagnie de navigation du Richelieu et Ontario y font escale tout les jours (le lundi excepté) tant en descendant qu'en montant. Dans le cours de l'exercice, ce quai a subi des réparations considérables; on a renouvelé le planchéiage, les longuerines et les poutres qui les supportent et posé 700 pieds de pièces de couronnement de 7 x 9 pouces. Une partie du doublage a été renouvelé. Des défenses en orme et en fer ont été posées à la tête du quai. La cale mobile à la tête du quai a été renouvelée en orme blanc. Les poteaux d'amarrage du côté occidental et à la tête du quai ont été renouvelés, et les marches du côté est mises en bon état. La somme employée à l'exécution de ces travaux s'est élevéé à $1,780.98.

NICOLET.

La rivière Nicolet se jette dans le Saint-Laurent, sur la rive sud, au pied du lac Saint-Pierre.

La jetée construite à l'embouchure de la rivière a été considérablement avariée par l'amoncellement de la glace qui s'est produit le 10 décembre 1891.

Les travaux exécutés depuis le premier juillet 1892 se sont résumés à réparer les avaries subies par la jetée, à construire deux brise-glace pour la protéger et à renforcir les points faibles de la jetée au moyen de pierres posées en talus.

La somme employée à ces travaux s'est élevée à $,1,953.50.

RIMOUSKI.

Rimouski, chef-lieu du comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 180 milles en aval de Québec.

Le quai de cette localité a une longueur de 2,130 pieds et sa largeur varie de 20 à 50 pieds, avec une L à l'extrémité du large de 100 x 30 pieds et un coude de 125 x 30 pieds. La profondeur de l'eau à marée basse est de 9·4 pieds; les grandes marées montent de 14 pieds.

Dans le cours de 1892-93, la somme de $2,963.89 a été employée à continuer le doublage du côté occidental du quai sur une longueur de 451 pieds.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

La rivière du Lièvre se déverse dans l'Ottawa à 18 milles en aval de la cité d'Ottawa. L'écluse est à 16 milles en amont de l'embouchure de la rivière et 12 milles en amont du village de Buckingham.

Dans le cours de l'exercice 460 pieds d'estacade ont été construits et ces estacades ont été mises en place le premier juin dernier; on a aussi construit des ouvrages de protection en pierre et fait d'autres réparations et améliorations nécessaires.

RIVIÈRE L'ASSOMPTION.

La rivière de l'Assomption coule dans le Saint-Laurent à Repentigny.

La chute Monte-à-peine qui est à 25 milles en amont de la ville de Joliette, dans le comté de Joliette, était le passage le plus difficile de la rivière. Les améliorations commencées en 1889 ont été continuées et terminées; ces travaux se sont résumés à renforcir les ouvrages de protection et à enlever des pointes de roche qui obstruaient le chenal, au coût de $399.40.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS—COURSIER D'ALIMENTATION.

Le coursier d'alimentation de la rivière Saint-Louis relie les eaux du lac Saint-François à celles de la rivière Saint-Louis, augmentant ainsi le volume d'eau de cette dernière, laquelle fournit les pouvoirs hydrauliques aux fabriques de la ville de Beauharnois.

Une tempête sur le lac Saint-François a avarié la porte d'amont du coursier, avaries qui ont été réparées au coût de $48.35.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Cette rivière coule dans une direction sud et se jette dans le Saint-Laurent aux Trois-Rivières.

De son embouchure aux Grandes Piles, soit une distance de 37 milles, cette rivière n'est pas navigable, à cause des chutes et des rapides nombreux qui se suivent sans interruption, mais en amont des Grandes Piles jusqu'à la Tuque, soit une distance de 75 milles, il y a un bon chenal pour les vaisseaux qui tirent moins de deux pieds d'eau.

Les plus grands obstacles que rencontre la navigation, se trouvent au rapide Manigance, et aux hauts-fonds de la Mekinac et de la Pointe à Tom.

Dans le cours du mois de septembre, des cailloux ont été enlevés du chenal dans le Manigance, mais on a dû interrompre les travaux à cause d'une crue des eaux. La somme employée à ces travaux s'est élevée à $1279.18.

RIVIÈRE NOIRE.

La rivière Noire, dans le comté de Charlevoix, se jette dans le Saint-Laurent, sur la rive nord, à 108 milles en aval de Québec.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, la somme de $199.86 a été employée à faire sauter et à enlever des cailloux qui étaient une source de danger pour les goélettes qui chargent du côté occidental du quai; 622 verges cubes ont été enlevées.

RIVIÈRE OTTAWA AUX MILLE-ILES.

Les améliorations du chenal de la branche nord de la rivière Ottawa, entre Sainte-Rose et Sainte-Eustache se sont poursuivies dans le cours de l'automne de 1892. Il y a quatre obstacles entre ces deux localités, savoir:—les rapides de Cloutier, la Pointe-aux-Lierres, le barrage et les rapides de Filion. Les rapides de Cloutier et de Filion ont été creusés à une profondeur d'environ 3 pieds au prix de $999.91.

RIVIÈRE YAMASKA.

Cette rivière traverse le comté d'Yamaska et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à la tête du lac Saint-Pierre, à 8 milles en aval de Sorel.

L'écluse est restée en bon état tout l'été. Elle a été ouverte au commencement d'avril et fermée à la fin de novembre ; durant cette période elle s'est ouverte 821 fois pour 98 bateaux à vapeur, 173 goélettes et barges, 5 radeaux de bois et 545 petites embarcations de toute grandeur.

La jetée, à la tête de l'écluse, qui a été emportée par l'amoncellement de glace qui a démoli le pont du chemin de fer, a été réparée.

Environ 80 toises de pierre ont aussi été mises au pied du barrage.

La somme totale employée pour le personnel s'est élevée à $637.35 et pour les réparations à $1,050.74.

SAINTE-ANNE DES MONTS.

Sainte-Anne des Monts, comté de Gaspé, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 108 milles à l'est de Rimouski.

Au mois de novembre 1890, un contrat a été passé pour la construction d'une pile isolée en charpente à encaissement, longue de 100 pieds et large de 46 au sommet.

Le 30 juin 1892, les travaux étaient pratiquement terminés, une estimation s'élevant à $9,225.20 sur une entreprise de $9,294. ayant été donnée en faveur de l'entrepreneur; et le tout a été terminé et une estimation finale faite au mois d'octobre 1892.

SAINT-JEAN, ILE D'ORLÉANS.

Saint-Jean est située sur le littoral méridional de l'île d'Orléans, à 18 milles à l'est de Québec.

Dans le cours du mois d'octobre dernier, environ 40 planches du tablier du quai ont été renouvelées et des trous qui s'étaient faits dans l'abord ont été remplis de gravier. La somme employée à ces travaux s'est élevée à $25.

Les grandes marées montent de 22 pieds et les marées ordinaires de 14.

SAINT-JEAN PORT JOLI.

Saint-Jean Port Joli se trouve dans le comté de L'Islet, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 54 milles en aval de Québec.

La jetée de cette localité a une longueur de 459 pieds et a été construite aux frais collectifs de la localité et du gouvernement. Sur une distance de 300 pieds, à partir de la rive' la largeur varie de 18½ à 20 pieds. Pour les 65 pieds suivant la largeur augmenté de 25 à 38 pieds, et à partir de ce point jusqu'à l'extrémité du large la largeur est de 40 pieds.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large de la jetée est de 4 pieds à mer basse; les grandes marées montent de 18 pieds.

Dans le cours de 1892–93, la somme de $4,927.61 a été employée à faire les améliorations et les réparations qui suivent:—premièrement à fermer par une charpente en coffrage en bois brut à joints ouverts l'ouverture longue de 45 pieds qui a été recouverte d'un tablier. 2e à exhausser la pile du large qui s'était affaissée de plus de 2¼ pieds, et 3e à renouveler les pièces de bois carrées de la superstructure sur toute la longueur aussi que le tablier.

SAINT-LAURENT.

Saint-Laurent est situé sur la rive mérédionale de l'île Orléans, à 10 milles à l'est de Québec.

Comme on a constaté qu'il était difficile d'assujétir le ponton au-dessous de la cale du quai, on a décidé de lever et de baisser la cale au moyen de deux manivelles avec chaînes et palans qu'on a achetés et mis en place dans le cours de septembre dernier; on a aussi renouvelé 50 planches du tablier. La somme employée à ces travaux s'est élevée à $250.65. Les grandes marées montent de 23 pieds; et les marées ordinaires de 14 pieds 6 pouces.

SAINT-MICHEL DE BELLECHASSE.

Saint-Michel est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, a 16 milles à l'est de Québec.

Dans le cours des mois d'août, de septembre et d'octobre, l'extrémité inférieure du quai sur une longueur de 120 pieds a été entièrement reconstruite en pin blanc et

l'abord en terre a été exhaussé, des nouvelles défenses posées à l'extrémité du large et quelques planches du tablier renouvelées.

Les dépenses se sont montées à $1,000. Les grandes marées montent de 19 pieds et les marées ordinaires de 13 pieds.

TADOUSSAC OU ANSE À L'EAU.

Tadoussac ou l'Anse à l'Eau se trouve à l'embouchure du Sagnenay sur la rive nord.

L'ancien quai a été renouvelé sur une largeur de 28 pieds, et une profondeur de 31 pieds et la charpente à encaissement construite l'année précédente a été prolongée de manière à se raccorder avec l'ancien quai. Un doublage d'épinette rouge de 6 pouces d'épaisseur a été posé sur une longueur de 60 pieds, et l'ancien débarcadère incliné a été complètement renouvelé, et le quai est maintenant en bon état.

Le quai baigne dans 10 pieds d'eau à mer basse et dans 17 pieds à mer haute.

La somme employée aux travaux susmentionnés s'est élevée à $1,798.02.

YAMACHICHE.

Le village d'Yamachiche est situé dans le comté de Saint-Maurice, sur la rive septentrionale du Saint-Laurent, à 16 milles en amont des Trois-Rivières, au pied du lac Saint-Pierre.

Dans le but de donner des moyens de quaiage, un contrat a été passé pour la construction d'une pile isolée, mesurant 24 x 48 pieds.

A l'expiration de l'exercice on était à déposer les matériaux sur les lieux et la construction allait commencer.

PROVINCE D'ONTARIO.

BURLINGTON, CHENAL DE.

Le chenal de Burlington (ainsi appelé) est le chenal qui traverse la grève de Burlington, reliant les eaux du lac Ontario à celles de la baie de Burlington.

Des réparations ont été faites aux jetées et aux approches des traversiers, et on a fait l'acquisition d'un bac neuf pour les piétons.

CLAPPERTON, CHENAL DE.

Le rocher de Robertson, chenal de Clapperton, est situé dans le passage principal entre les îles Clapperton et Crocker, soit à environ 17 milles au nord-ouest de Petit-Courant et à environ un mille du phare de Clapperton. L'obstacle se compose d'un récif de granit rouge dont l'étendue est d'environ 600 pieds. Cette batture est très irrégulière et, sur quatre points, il n'y a que 6½ à 9 pieds d'eau, mais la totalité de ces 600 pieds devra être minée et enlevée.

Une fois les chalans et l'outillage réparés et mis en bon état, ils furent amenés à Clapperton et les travaux commencèrent le premier juin 1892 et se continuèrent jusqu'au 20 juillet de la même année; dans le cours de cette période on a fait sauter et enlever 662 verges de roc solide au prix de $5.07 la verge cube, les dépenses totales s'élèvant à $3,360.25. Comme ces travaux se trouvent dans un lieu très exposé, et vu les grands vents qui ont regné pendant l'exécution de ces travaux, il a été impossible de travailler plus de la moitié du temps. En somme c'était un lieu très difficile pour y travailler car souvent en moins d'une heure la mer devenait tellement grosse qu'il était nécessaire de chercher un abris.

D'après le dernier relevé, on a constaté qu'il restait encore à enlever environ 1,000 verges de roc pour obtenir 18 pieds d'eau, et il est très difficile d'évaluer le prix de ce travail la verge, mais on peut en toute sûreté le porter à $5, ce qui représentera une autre dépense de $5,000.

Il n'a pas été fait de travaux dans le cours de l'été de 1893.

GODERICH.

Goderich est situé, dans le comté de Huron, du côté est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, à environ 68 milles de Sarnia, à 60 milles de London et à 44 milles de Stratford.

Le prolongement des jetées ayant été décidé, et le parlement ayant accordé des fonds à cette fin, un contrat a été passé le 20 avril dernier avec MM. Broder et McNaughton, d'Ottawa, pour prolonger la jetée du nord sur une distance de 410 pieds et la jetée du sud sur une longueur de 100 pie dset pour draguer des mouillages à ces jetées, mais à l'expiration de l'exercice les entrepreneurs n'avaient pas encore commencé à transporter leurs matériaux sur les lieux.

Le 2 septembre 1892, des instructions furent données d'employer la somme de $700 à réparer le brise-lames et les jetées, à la journée. Les travaux furent commencés le 7 septembre et se terminèrent au mois de mai dernier. Ordre fut donné le 13 juin dernier de faire d'autres réparations, et $244.62 furent employés à cette fin ; la somme totale des dépenses faites à titre de réparations dans le cours de l'exercice s'est élevée à $944.62.

KINCARDINE.

Kincardine est situé à l'embouchure de la rivière Penetangore qui se déverse dans le lac Huron, du côté est, à 31 milles au nord de Goderich.

L'extrémité septentrionale de la jetée du nord ayant été considérablement avariée par un vapeur, et pour empêcher que la charpente à encaissement ne se démolît davantage, la somme de $247.34 a été employée, dans le cours de l'exercice, à réparer les avaries et à protéger les travaux contre de nouveaux dommages.

KINGSTON, PORT DE.

Kingston, comté de Frontenac, se trouve au pied du lac Ontario, à 172 milles de Montréal.

L'enlèvement de la batture de la Pointe-Frédéric, travail qui se poursuit depuis quelques années, s'est continuée jusqu'au 3 novembre 1892, époque où l'outillage a été mis en hivernement.

Les travaux recommencèrent le 1er juin 1893 et se continuaient à l'expiration de l'exercice. La quantité totale de roc enlevé dans le cours de 1892-93, s'est élevée à 2,579 verges cubes mesurées sur les chalans.

PETIT-COURANT.

Le Petit-Courant, passage entre l'île de la Cloche et le Grand Manitoulin, se trouve sur la route directe du Sault Sainte-Marie, pourl es vaisseaux qui prennent le chenal du nord, et il est à 110 milles environ de Collingwood.

L'outillage de retour de l'île de Clapperton, les travaux recommencèrent au Petit-Courant le 21 juillet et se continuèrent jusqu'à la fin de septembre, époque où l'outillage fut amené à McInnis Bank, baie de Mudge. Durant cette période, on a fait sauter et enlever 1,531 verges cubes de roc au prix de $1.81 la verge, les dépenses totales s'élevant à $2,773.60.

Les travaux se sont résumés à élargir et à redresser l'entrée nord-est du chenal et à enlever les points qui faisaient saillie sur le bord de la tranchée, d'un bout à l'autre. Le chenal a maintenant une largeur de deux cents pieds avec une profondeur moyenne de 13 pieds d'eau, mais avec un grand vent de l'est, l'eau baisse de six pouces pour cependant hausser de nouveau aussitôt.

MEAFORD.

Meaford est situé sur la baie Georgienne, à 18 milles à l'ouest de Collingwood et à 20 milles à l'est d'Owen-Sound. C'est une ville constituée en corporation, dans le comté de Grey, et le point terminal de la division septentrionale du chemin de fer du Grand Tronc.

A la dernière session du parlement, la somme de $3,600 a été accordée pour la reconstruction, sur une longueur de 500 pieds, des ouvrages de protection en pilotis du côté occidental du port.

On éprouva des difficultés à obtenir les matériaux convenables pour les pilotis à cette saison de l'année (c'était vers le milieu de l'été); cependant les travaux commencèrent aux premiers jours de septembre, et on compléta une longueur de 150 pieds, et tous les matériaux requis pour la longueur totale de 500 pieds furent déposés sur les lieux et payés à la fin de décembre dernier. Les dépenses se sont élevées à $3,592.59.

Une autre somme a été accordée pour 1893-94 dans le but de terminer les travaux, l'emploi de cette somme mettra les diverses constructions en parfait état.

McINNIS BANK.

McInnis Bank, baie de Mudge, se trouve précisément dans le chemin des vapeurs qui prennent soit le chenal intérieur ou le chenal extérieur de l'île Clapperton.

Cette batture se compose d'une agglomération de cailloux couvrant une espace de 300 pieds de long sur 100 pieds de large. Entre ces cailloux il y a du sable et une profondeur d'eau de 18 pieds.

Le premier octobre 1892, le remorqueur *John Harrison* a remorqué l'outillage nécessaire jusqu'à la baie de Mudge dans le but d'enlever les cailloux, mais le mauvais temps a considérablement retardé l'avancement des travaux. Cependant, lorsque la chose était possible, le travail s'est continué jusqu'au 7 octobre, époque où les chalans et l'outillage furent remorqués jusqu'à Petit-Cour et mis en hivernement. Pendant cette période 65 verges de cailloux ont été enlevées et il y en avait de très gros. La partie la moins profonde de cette batture donne maintenant 13 pieds mais, à la suite d'un relevé qu'on a fait, il reste encore environ 500 verges de cailloux pour nettoyer complètement la batture et obtenir 17½ pieds d'eau.

Il n'y a pas de doute que cet obstacle a été un grand entrave à la navigation, et même son enlèvement partiel a donné une grande satisfaction.

PORT-ALBERT.

Port-Albert est situé à l'embouchure de la crique des Neuf-Milles, du côté est du lac Huron, à 11 milles au nord de Goderich, dans le township d'Ashfield, comté Huron.

Le 19 novembre 1892, permission fut accordée d'employer une somme de pas plus de $200 à réparer la jetée septentrionale. Ce travail a été terminé en février dernier au prix de $198.91.

Le 10 mars dernier, un contrat a été passé avec Mr Patrick Navin pour construire un prolongement de 200 de long à chacune des jetées et pour draguer des bassins destinés aux charpentes en coffrage de ces prolongements, et la préparation du bois pour les charpentes en coffrage a commencé en juin dernier.

PORT-ELGIN.

Port-Elgin se trouve dans le comté de Bruce et est situé sur la rive est du lac Huron, à 4 milles de Southampton et à 24 milles de Kincardine.

Comme le brise-lames de cet endroit avait besoin de réparation, on commença à exécuter ces travaux le 17 août 1892, et on les termina le 30 septembre de la même année, au prix de $700.

PORT-HOPE.

Le havre de Port-Hope, comté de Durham, se trouve sur le lac Ontario, à 7 milles à l'ouest de Cobourg, et à 107 milles de Kingston.

Dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1892, la charpente en coffrage du côté occidental du quai du chemin de fer qui était vieille et défectueuse, a été démolie, reconstruite et recouverte d'un tablier neuf.

On a planchéié à neuf le côté oriental du même quai et de nouveau poteaux d'arrêt ont été posés, et d'autres réparations ont été faites.

PORT-ROWAN.

Port-Rowan est situé sur la rive nord du lac Erié, dans la baie de la Longue-Pointe, à 21 milles de la ville de Simcoe, dans le comté de Norfolk.

Le parlement ayant accordé la somme de $6,000 pour la construction d'un débarcadère à cet endroit, des plans et des devis ont été préparés et un contrat a été adjugés à Mr Patrick Navin, le 5 décembre 1892, pour l'exécution de ces travaux.

A l'expiration de l'exercice la plus grande partie de l'extrémité du large (la charpente à encaissement) était construite.

RIVIÈRE À LA PLUIE.

La rivière à la Pluie qui a une longueur d'environ 100 milles relie les eaux du lac à la Pluie à celles du lac des Bois. Elle est située dans la partie nord-ouest de la province d'Ontario, dans la région d'Algoma. Sa navigation est entravée par des rapides dont les deux principaux sont les rapides Manitou et le Long Sault.

Dans le but de faciliter la navigation de cette rivière, le parlement a accordé pour 1892-93 la somme de $4,500. Les travaux entrepris se sont résumés à la construction de deux piles en coffrage, la première aux rapides Manitou, laquelle mesure 30 pieds de longueur sur 20 de largeur et a une hauteur de 3 pieds au-dessus de la marque des hautes eaux ; la deuxième au Long Sault, laquelle mesure 25 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, et a la même hauteur au-dessus des hautes eaux que celle des rapides Manitou.

Le but de ces piles est que les bateaux, lorsqu'ils remontent la rivière, peuvent attacher un câble à un poteau d'arrêt planté dans les piles en question, et, en se servant des cabestans dont les bateaux sont munis se haler eux-mêmes par les rapides.

RIVIÈRE BEAUDETTE.

La rivière Beaudette a sa source dans le comté de Glengarry et se déverse dans le lac Saint-François à la Pointe-à-Beaudette.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice pour l'amélioration de cette rivière se sont résumés à enlever un barrage temporaire vis-à-vis la ferme de McMillan, et tous les arbres abattus par le vent d'un côté à l'autre de la rivière à partir de la scierie de Monroe jusqu'à Glen Nevis, ainsi que les déchets de bois et les mauvaises herbes.

SOUTHAMPTON.

Southampton est situé sur la rive sud du lac Huron, dans la circonscription électorale de Bruce-Nord, et est le point terminal de la division de Wellington, Grey et Bruce du chemin de fer du Grand-Tronc.

Le 19 juillet dernier, autorisation a été donnée d'employer la somme de $3,500 à niveler le débarcadère—la partie construite en 1885—en une longueur de 250 pieds. Les travaux commencèrent au mois d'août. Le 26 janvier dernier autorisation a été donnée d'employer un autre somme de $1,200 à réparer le brise-lames de l'est, soit un total de dépenses de $3,700.83.

Tous les travaux étaient terminés à la fin de l'exercice et la somme employée aux travaux s'élevait à $3,699.83.

THORNBURY.

Thornbury est situé sur la rive occidentale de la baie Georgienne, à l'embouchure de la rivière au Castor, dans le comté de Grey, division est, à 13 milles à l'ouest de Collingwood. C'est une station de la division septentrionale du chemin de fer du Grand-Tronc. La somme de $3,000 a été accordée pour la construction d'ouvrage de protection en pilotis sur une longueur de 150 pieds et pour l'établissement d'une cale dans le débarcadère afin de faciliter le changement des vaisseaux, et pour l'exécution de réparations dont la jetée avait grandement besoin.

Tous ces travaux étaient terminés au 30 juin dernier, et la somme employée à cette fin s'est élevée à $2,998.65.

TORONTO, PORT DE.

Travaux à l'entrée de l'est.

Les travaux à l'entrée de l'est, qui furent commencés en 1889, se composent de la construction d'une charpente en coffrage de 1,650 pieds de longueur érigée dans le but de fermer partiellement l'ouverture orientale à partir de l'île du Pêcheur (*Fishermen's Island*) jusqu'au nouveau chenal de l'est qui sera pratiqué par la construction de deux lignes de charpentes en coffrage longues respectivement de 2,420 pieds et de 2,280 et à 400 pieds l'une de l'autre et en draguant entre ces deux lignes à une profondeur de 16 pieds à eau basse.

A l'expiration de l'exercice, tous les ouvrages de protection à partir de Fisherman's Island jusqu'à la ligne orientale des coffrages, ou jetée orientale, étaient terminés et le chenal était creusé à une profondeur suffisante pour permettre aux vaisseaux tirant 12 pieds d'eau de se servir de l'ouverture orientale sans difficulté.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, les travaux ont favorablement progressé, 15 charpentes en coffrage ont été mises en place, savoir :—10 qui font partie de la jetée occidentale et une pour raccorder la jetée orientale, 4 qui font partie de la jetée occidentale et une pour raccorder la jetée occidentale avec le brise-lames de l'île, soit un total, jusqu'à cette date, de 46 charpentes mises en place.

Sept cent cinquante-cinq pieds linéaires de la superstructure ont été construits, soit un total de de 2,655 pieds liénaires terminés; 19,723 verges cubes de pierre ont été déposées dans les caissons et la supertructure, et 2,655 pieds linéaires de la superstructure ont été planchéiés.

Il a été enlevé 134,980 verges cubes de sable, soit un total de 508,168 verges cubes, ce qui donne un chenal de 12 pieds de profondeur en moyenne.

Aujourd'hui pour terminer ces travaux il reste 10 caissons à mettre en place, soit une longueur de 1,000 pieds et le parachèvement de la superstructure sur une longueur de 2,600 pieds.

Il n'est pas possible d'évaluer la quantité de dragage à faire pour obtenir toute la largeur du chenal à la profondeur de 16 pieds à eau basse, car le chenal va considérablement se remplir d'ici à ce que les deux jetées soient terminées.

Si le temps est favorable, on espère que tous les travaux à l'entrée de l'est seront terminés à la fin de l'année de 1895.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RIVIÈRE COLUMBIA.

En aval de Revelstoke. La somme de $2,461.09 a été employée à améliorer la navigation de la rivière Columbia en aval de Revelstoke, à enlever des roches et des battures du chenal du détroit entre le lac supérieur de la Flèche et le lac inférieur du même nom. Les résultats ont été d'un grand avantage pour la navigation,

En amont de Golden. Le 30 juin le dragueur construit à Golden pour améliorer la rivière Columbia en amont de cet endroit, était presque terminé, les dépenses s'élevant à $5,400.27.

Depuis cette date il a remonté la rivière jusqu'au lac de la Vase où des opérations sont à se faire dans le but de creuser le chenal.

La coque de ce vaisseau a une longueur de 95 pieds sur une largeur de 25 pieds et une profondeur de 3 pieds 6 pouces mesurés à l'extérieur. Ce draguer se meut lui-même, ayant une roue en arrière de 9 pieds 4 pouces de diamètre sur une largeur de 14 pieds, mue au moyen d'une petite roue d'engrenage et de chaînes dont le raccordement peut être interrompu au besoin, à l'aide de la même machine qui met le mécanisme du dragueur en mouvement.

RIVIÈRE COWICHAN.

La rivière Cowichan se déverse dans la baie de Cowichan sur le côté oriental de l'île de Vancouver.

La somme de $1,755.61 a été employée sur cette rivière, dans le cours de l'automne dernier, pour tenir le chenal libre des billots et de bois à la dérive, et protéger généralement les terres riveraines entre le village de Somenos, le pont du chemin de fer d'Esquimalt et Nanaïmo et le village des Quamichans, soit environ deux milles en aval.

RIVIÈRE FRASER.

Embouchure de la rivière.—L'amélioration du chenal à travers les bancs de sable à l'embouchure de la rivière s'est continuée, 24 matelas de fascines ont été mis en place, deux à la jetée du nord et vingt-deux à la jetée du sud.

Pendant une grande tempête, plusieurs matelas de fascines tant de la jetée du nord que de la jetée du sud, qui projetaient quelque peu au-dessus du niveau des eaux basses, à cause de l'inégalité du fond ont été détachées des longuerines et quelque peu brisées. Toutefois les avaries ne sont pas considérables et on peut y remédier à peu de frais.

Les barrages ou jetées approchent maintenant l'endroit le plus exposé là où le vent et la marée auront le plus d'effet sur eux, il sera donc nécessaire de prendre toutes les précautions pour empêcher l'affouillement et la rupture des matelas, ce qui pourrait amener l'ouverture de chenaux en arrière des barrages.

Depuis l'inauguration des travaux exécutés sur les bancs de sable, les résultats ont été, jusqu'ici, très satisfaisants, et une fois terminés on croit qu'ils seront suffisamment stables pour obtenir une profondeur normale, à marée basse, d'au moins 18 pieds, si non plus.

Les dépenses dans le cours de l'exercice se sont élevées à $9,975.25.

Bois de Garry.—Pour empêcher que la rive de la rivière Fraser ne soit davantage affouillée à la pointe de Garry, affouillement qui se fait depuis 1885, le ministère a entrepris, dans le cours du dernier exercice, la construction de travaux au prix de $7,941.74.

Ces travaux se composent de matelas de fascines de 100 pieds de longueur sur 28 pieds de largeur et 3 pieds de profondeur, liés ensemble par un fil métallique galvanisé n° 6 B. H. G., enfoncés au moyen de pierres placées les unes à côté des autres le long de la rive, les extrémités inférieures reposant sur la grève inclinée un peu au-dessus des eaux basses et le bas solidement retenu sur le fond par de grosses pierres à une profondeur variant de 40 à 50 pieds à mer basse. Pour protéger la grève qu'il y a entre la marque des eaux basses et des eaux hautes, contre l'action de la mer, on a placé des matelas longitudinalement, après leur avoir donné au préalable une inclinaison égale. La longueur de la rive ainsi protégée est maintenant d'environ 660 pieds, à partir du quai de Steve jusqu'à une courte distance en aval du lieu où se trouvait autrefois le bois de Garry.

Bateau-chèvre.—Le bateau-chèvre *Samson* a été employé dans le cours du dernier exercice à enlever des chicots au nombre de 267 du chenal navigable de la rivière Fraser, à transporter l'aide-ingénieur pendant qu'il surveillait les travaux à l'embouchure de la rivière, à prendre des sondages et à enlever, remettre en place et surveiller généralement les bouées qui, à l'embouchure de la rivière, marquent le chenal sur les bancs de sable.

RIVIÈRE SKEENA.

Cette rivière se trouve dans la région septentrionale de la Colombie-Britannique.

Les travaux exécutés sur la rivière Skeena dans le cours de l'hiver dernier et pendant les hivers précédents ont été très utiles, permettant au vapeur *Caledonia* de de la Compagnie de la Baie-d'Hudson de faire plusieurs voyages. Les dépenses, l'année dernière, se sont élevées à $2,158.18; les travaux exécutés se sont résumés à enlever plusieurs gros rochers dans le goulet de Gitchilache, représentant en tout 1,000 verges cubes.

L'importance d'une navigation sûre et certaine sur cette rivière pour la prospérité des régions septentrionales de la province est incontestable. Jusqu'ici tout le fret se transportait à grand risque en canot par les sauvages, souvent les marchandises étaient avariées et fréquemment il y avait perte de vie, conséquemment les frais de transport par livre était énorme, mais maintenant que la navigation par vapeur sur cette rivière est un fait accompli, les frais d'existence dans l'intérieur vont considérablement diminuer, et, partant, il y aura plus d'encouragement à développer les ressources minières de l'intérieur.

WILLIAM'S-HEAD.

Station de la quarantaine—Colombie-Britannique.

Comme on avait décidé d'acquérir une propriété à William's-Head, endroit retiré à 8 milles au sud de la cité de Victoria, sur le littoral de l'île de Vancouver, pour des fins de quarantaine, on donna des instructions de prendre des mesures nécessaires pour acheter une propriété de 60 acres. Le propriétaire, M. Weir, reçut l'offre de $3,000 qu'il refusa d'accepter; sur ce, conformément aux instructions du ministre, l'affaire fut mis entre les mains du ministre de la justice et la terre expropriée.

Subséquemment on fit voir M. Weir au sujet du droit de passage sur sa propriété, savoir: sur les sections 56, 37 et 31, soit une distance de 9,691 pieds, pour la ligne des conduites d'eau. Après quelques négociations, il convint de concéder un droit de passage large de 12 pieds pour la somme de $250 et il passa un contrat à cet effet.

Une convention fut aussi conclue avec madame Conway, propriétaire de l'immeuble voisin, section 40 et 42, sur lequel la ligne des conduites d'eau passait aussi, pour la somme de $100, mais malheureusement elle mourut le jour où le contrat devait se signer: En ce moment l'affaire reste encore à régler, et il sera peut-être nécessaire d'avoir recours à l'expropriation, car les créanciers hypothécaires semblent être portés à répudier l'arrangement fait avec feu madame Conway.

Quai.—Le 7 avril dernier, James Leamy, de la cité de Vancouver, a passé contrat pour l'érection d'un quai en pilotis en eau profonde à William's-Head pour la somme de $13,125, le gouvernement fournissant le métal Muntz pour recouvrir les pilotis. La date pour le parachèvement des travaux était fixée au 26 juin dernier, mais, à cette date, les travaux, pour différentes raisons, n'étaient qu'aux deux tiers terminés, la valeur des travaux et des matériaux jusqu'à cette époque s'élevant à $8,317.58.

Le quai est situé dans la baie de Parry qui s'ouvre vers le nord, et Victoria, du côté ouest de William's-Head. La position est bien abritée contre les principaux vents et contre la mer, et il offre en conséquence un mouillage sûr aux vaisseaux du plus fort tonnage.

Le quai a une longueur de 480 pieds sur une largeur de 40 pieds avec un abord au sud de 320 pieds qui conduit à l'hôpital et aux dépôts des passagers de première, avec un autre abord au nord qui conduit au bâtiment de l'appareil à désinfecter et aux dépôts des Chinois et des Japonais.

La superstructure du quai qui se compose des pièces de couronnement, de longuerines et d'un tablier, le tout en gros bois, repose sur de gros pilotis à 10 pieds d'intervalle enfoncés jusqu'au roc et recouverts à partir d'un pied au-dessus de la marque des hautes eaux du métal Muntz de 14 onces, pour les protéger contre le taret. Les pilotis d'appui sont solidement étançonnés en arrière et en avant au moyen d'autres pilotis d'égale grosseur, aussi recouverts de métal et boulonnés aux pieux d'appui et aux pièces du couronnement. Le long de la façade se trouvent des groupes composés de trois défenses, non recouvertes de métal, assujétis aux pieux d'appui de l'avant au moyen d'un cable métallique de un pouce c. s. Il y a des bollards d'amarrage à des intervalles déterminés. Des passerelles pour faciliter le débarquement ont été placées à la tête du quai à diverses distances. Pour obtenir d'une façon incontestable la profondeur d'eau requise pour les plus gros vaisseaux, le dragueur a été occupé à draguer le long de la façade du quai durant 99 jours, au prix de $2,080.

Distribution d'eau.—Des arrangements ont été faits en avril dernier dans le but de commencer les travaux d'un aqueduc destiné à fournir l'eau à la quarantaine prise dans un petit lac situé sur les montagnes à environ 3½ milles de la station, à une élévation de 226 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Des propositions pour la fourniture de conduites d'eau de quatre pouces ont été faites à différentes maisons dans la province, ainsi qu'à la *Pelton Water Wheel Co.* de San-Francisco. L'offre de cette dernière étant la plus favorable quant à la qualité et quant au prix, a été acceptée, et 17,500 pieds de tuyaux à joints superposés, asphaltés, fabriqués à McKeesport, Connecticut, munis de joints superposés brevetés ont été commandés.

En attendant l'arrivée de ces matériaux on commença, à la journée, à préparer la coupe longue de 3½ milles pour la pose des conduites d'eau. Ces travaux se sont résumés à creuser dans le roc et la terre, à ériger des chevalets et des ponts et à exécuter certains ouvrages au lac, y compris une tranchée profonde dans le roc afin de s'assurer d'une bonne prise d'eau, la construction de deux barrages au débouché, de manière qu'il n'y ait pas de pertes à l'époque de la sécheresse; de plus on a exhaussé le lac de 5 à 6 pieds, abbattu et brulé, autour du lac, tout le bois et les broussailles qui menaçaient d'y tomber, et, enfin on a construit une bonne clôture, dite, clôture brevetée de Russell, autour du lac afin d'en fermer l'accès au public et empêcher les animaux d'arriver à l'eau.

Le tracé a été fait avec soin en ménageant le niveau voulu, de sorte que dans le cours de la pose des tuyaux, il n'a pas été nécessaire de faire des courbes brusques, soit verticales ou horizontales. Là où il a fallu faire des courbes, la matière dont les tuyaux étaient faits était de si bonne qualité qu'on a pu les plier à froid, à 90 degrés, sans leur faire le moindre mal. Le joint superposé est excellent, et on peut le rendre, sans difficulté, parfaitement étanche. Une fois qu'on eut posé les tuyaux avec toutes les soupapes nécessaires, soupape de distribution, soupape d'arrêt, soupape pour l'air, soupape de dégagement, et qu'on eut introduit l'eau, il ne se fit aucune voie d'eau sur toute la ligne.

Les tuyaux n'étaient pas tout à fait prêts le 30 juin, mais le 16 du mois suivant l'eau fut introduite dans les réservoirs de l'hôpital et dans le réservoir de réserve d'une contenance de 20,000 gallons, situé sur l'éminence la plus élevée au delà de l'hôpital.

Les dépenses faites, au 30 juin, pour la distribution de l'eau, s'élevaient à $15,915.72. Le coût total, y compris tous les travaux supplémentaires, ne dépassera pas les bornes de l'estimation primitive.

VICTORIA.

Les travaux en rapport avec l'enlèvement du rocher Pinancle et du rocher du Castor (*Beaver Rock*) situés dans le port intérieur, à une profondeur de 14 pieds à mer basse, se sont continués jusqu'à ce que le crédit ait été épuisé, les dépenses s'élevant à $6,004.16.

Au commencement de la saison, il fut nécessaire d'examiner l'outillage qui avait subi de graves avaries par l'abordage de vaisseaux.

Les travaux de l'exercice se sont resumés à percer 554 pieds linéaires de trous qu'on a fait sauter au moyen de 586 lbs de matières explosives dont 60 pour 100 de dynamite, et à draguer et enlever 597 tonnes de roc. Il en est résulté qu'on a abaissé le rocher Pinnacle, dans toute son étendue, à 14 pieds au-dessous de zéro à l'indicateur du quai de la douane et qu'il en a été de même, mais partiellement, pour le rocher du Castor. Ce dernier travail sera terminé d'ici à 6 semaines.

II.—DRAGAGE.

La question du dragage des ports et des rivières a été, depuis quelques années, une des questions importantes qui ont nécessité de la part du ministère des travaux publics un grand déploiement d'énergie, vu l'augmentation progressive du tonnage des vaisseaux et la nécessité de rendre les ports accessibles à toutes les phases de la marée.

Un grand nombre de rivières navigables ont été considérablement améliorées depuis 10 ans, en particulier le Saint-Laurent, la rivière Détroit, l'Ottawa et la Saint-Jean, et il fait plaisir de pouvoir remarquer que, présentement, des vaisseaux tirant 27½ pieds peuvent atteindre le port de Montréal qui est à plus de 1,000 milles du littoral de la mer.

La prospérité de tout le Canada va dépendre principalement des facilités offertes au commerce maritime, sous forme de ports convenables et sûrs sur l'océan et les lacs, et de chenaux profonds et faciles dans les rivières navigables, et, à mon avis, les deniers employés à donner aux vaisseaux les moyens de pénétrer autant que possible à l'intérieur et partant de toucher les villes industrielles les plus importantes et les principaux marchés agricoles, sont des dépenses qui rapporteront à la population du Canada plus de richesses que toutes autres dépenses.

Dans le cours de l'exercice de 1892–93, une somme considérable de dragage a été faite en Canada, mais le nombre de dragueurs à la disposition du ministère, particulièrement dans les provinces maritimes n'a pas suffi pour permettre au ministère d'exécuter tout le travail qu'on avait l'intention de faire.

A l'aide de l'outillage à la disposition du ministère, des travaux ont été faits aux endroits qui suivent :—

Nouvelle-Ecosse.

Anse de McNair,
Saint-Pierre (entrée du canal)
Port de Pictou.

Nouveau-Brunswick.

Bathurst,
Rivière Miramichi,
Richibouctou,
Rivière Saint-Jean.

Ile du Prince-Edouard.

Cap-Traverse,
Montague,
Murray, Port de,
St. Mary's Bay,
Sturgeon.

Québec.

Fleuve Saint-Laurent, chenal de la navigation entre Montréal et Québec,
Charlemagne,
Châteauguay,
Dorval,
Longueuil,
Rivière Saint-Maurice,
Saint-Placide.

Ontario.

Bath,
Belleville,
Bowmanville,
Cobourg,
Collingwood,
Gananoque,
Goderich,
Hamilton,
Rivière Kaministiquia,
Kincardine,
Kingston,
Kingsville,
Lions Head,
Meaford,
Midland,
Mosquito Bay,
Napanee,
Newcastle,
Northport,
Owen-Sound,
Penetanguishene,
Picton,
Port-Arthur,
Port-Cérdit,
Port-Elgin,
Port-Hope,
Port-Stanley,
Rivière Détroit,
Rivière Saugeen,
Thornbury,
Whitby,
Wolf Island.

Manitoba.

Rivière Rouge,
Rivière de la Vase-Blanche.

Colombie-Britannique.

Port de Victoria.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

DRAGAGE À L'ANSE DE M^c^NAIR.

L'anse de McNair, comté d'Antigonish, se trouve du côté occidental de la baie Saint-George, à un mille et demi, environ, du Cap George.

Le port, à l'anse de McNair, est formé d'un brise-lames long de 400 pieds. C'est un port local dont se servent surtout les pêcheurs ; le mouillage n'est pas bon.

Le dragueur *Geo. McKenzie*, est arrivé à cet endroit le 30 juillet 1892 et il y est resté jusqu'au 28 octobre de la même année. Dans le cours de cette période, il a

enlevé 9,510 verges cubes de pierre, cailloux, vieux bois, gravier, etc. Les tempêtes ont fait perdre beaucoup de temps. Le coût du travail a été de $5,591.86, soit 58·6 centins la verge cube. On peut attribuer le prix considérable à la position exposée de l'ouvrier et aux retards causés par le mauvais temps.

DRAGAGE DANS LE PORT DE PICTOU.

Pictou est un port important sur la rive sud du golfe Saint-Laurent. Il est à 5 milles au sud de la pointe du Caribou et au fond d'une baie dont la superficie est de plus de 2 milles carrés, entre la pointe Logan et Mackenzie-Head et le fond de la baie.

La ville de Pictou se trouve sur la rive septentrionale du port, à 2 milles en deçà du phare, le long de la rive d'une petite baie et au pied d'un promontoire qui s'élève à une hauteur de 200 pieds au-dessus de la mer. En face de la ville, le port se partage en trois grands bras de mer à la tête desquelles sont les rivières de l'Est, du Milieu et de l'Ouest.

Le port de Pictou est important à cause des riches houillères, des mines de fer et des carrières et du pays magnifiquement établi qui l'entourent; et aussi à cause du fait que la ville de New-Glasgow n'est qu'à 6½ milles en amont de la rivière de l'Est et que le chenal est navigable jusqu'à cette ville pour les vaisseaux qui tirent huit pieds d'eau.

Dans le cours de l'exercice de 1892–93, le dragueur *Geo. McKenzie*, a enlevé 12,600 verges cubes, aux prix de $7,385.48, soit 58.0 centins. Le coût élevé des travaux est dû au fait que le dépotoir est à une très grande distance du siège des opérations. Les travaux ont aussi compris le dragage d'un bassin à New-Glasgow, sur une longueur de 940 pieds, et une largeur variant de 40 à 80 pieds, à une profondeur de 9 à 15 pieds, pour permettre de lancer un vapeur en acier construit à cet endroit pour le ministère des chemins de fer et canaux.

Les travaux dans la rivière de l'Est se continuent d'année en année, lorsque un dragueur est disponible pour ces travaux sans préjudice pour les autres endroits. Le ministère a l'intention de la rendre navigable à une profondeur de 16 pieds à mer basse, mais ce travail ne peut s'exécuter que très lentement et petit à petit, à moins qu'un crédit spécial ne soit accordé et qu'un outillage spécial ne soit construit pour le faire.

Le dragueur *Geo. McKenzie* a aussi travaillé à la tête de la rivière du Milieu, et a pratiqué une tranchée longue de 400 pieds et large de 15, à une profondeur de 20 pieds, en face du quai; il a aussi fait un bassin long de 400 pieds et dont la largeur varie de 50 à 125 pieds, à une profondeur de 13 pieds. La quantité totale du dragage s'est élevée à 3,240 verges cubes de vase, à raison de 58.9 centins. Ici encore on doit attribuer à l'éloignement du dépotair le coût élevé du dragage.

Le dragueur *Canada* à été employé à améliorer le port de Pictou du 5 novembre 1892 au 1er décembre 1892, vis-à-vis le quai du marché, enlevant 2,790 verges cubes au prix de $762, soit 27·3 centins la verge cube.

Le dragueur *St. Lawrence* arriva à Pictou le 9 novembre 1892, en attendant d'être mis en cale sèche pour être radoubé, il fut mis à travailler dans la rivière du Milieu, à Granton, près du quai, où il fit deux tranchées longues de 70 et 90 pieds sur une largeur de 30 pieds à 22 pieds de profondeur, enlevant 4,820 verges cubes d'argile et de roc, au coût de $946.48, soit 19·6 centins la verge cube.

DRAGAGE AU CANAL SAINT-PIERRE.

Le canal Saint-Pierre relie la baie Saint-Pierre, sur l'océan, aux lacs du Bras-d'Or, et sa longueur est de 2,400 pieds. Ce canal est d'une très grande utilité aux nombreux vaisseaux qui font le commerce du charbon et du gypse, car il leur offre une route courte et sûre pour les principaux ports du Canada et des Etats-Unis.

Dans le cours de l'exercice, le dragueur *St-Lawrence* est allé creuser l'entrée du canal du côté du Bras-d'Or, et du 6 juillet 1892 au 4 août, il a enlevé 7,844 verges cubes d'argile et de cailloux, élargissant l'extrémité du lac de 110 pieds à une profondeur de 18 pieds à mer basse, sur une longueur de 630 pieds, rendant ainsi cette extrémité du canal parfaitement facile d'accès.

Le coût des travaux a été de 19·6 centins la verge cube.

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGAGE À BATHURST.

Le port de Bathurst, à l'embouchure de la rivière Nipisiguit, a deux encâblures de largeur à l'entrée entre la pointe d'Alston et la pointe de Carron.

En dehors du port il y a une barre sur laquelle il n'y a que 7 pieds d'eau à mer basse et 14 pieds à mer haute. La distance à partir de l'extérieur de la barre, dans 18 pieds d'eau jusqu'à l'embouchure de la rivière est de 1½ mille, et sur toute la distance, le chenal étroit se trouve des hauts fonds de sable.

A l'embouchure, entre les pointes de sable, il y a 18 à 34 pieds d'eau.

En dehors de l'entrée se trouve un grand bassin bien abrité, près de 3 milles de longueur et de 2 milles de largeur, mais presqu'à sec à mer basse, sauf les chenaux des quatre rivières lesquelles, après avoir réuni leurs eaux en aval de Bathurst, traversent le bassin jusqu'à l'entrée, formant par la réunion ce qu'on appelle le chenal principal.

Dans le cours de l'exercice de 1892–93, le dragueur *Canada* est resté à Bathurst du 8 juillet au 5 novembre, et a travaillé dans le chenal principal sur trois barres, une près de l'entrée de ce qu'on appelle la " Barre-à-Rides " (*Ripple Bar*) où le chenal a été creusé à 10 pieds sur une largeur de 160 pieds et une longueur de 400 pieds. La seconde, jusqu'à mi-chemin dans le chenal principal, appelée Ballast Barr, où le chenal a été creusé à 10 pieds sur une largeur de 160 pieds et une longueur de 450 pieds. La troisième au confluent de la rivière Tetagouche, où une tranchée longue de 130 pieds sur 100 a été faite à une profondeur de 8 pieds, la quantité totale de sable enlevé s'élevant à 10,050 verges cubes, à raison de $4,110.43, soit 27·03 centins la verge cube.

DRAGAGE À L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE MIRAMICHI.

La rivière Miramichi se déverse dans la baie de Miramichi. Elle est navigable pour tous les vaisseaux qui peuvent traverser les barres extérieures et intérieures, et la profondeur *minimum* sur ces barres est de 16 pieds à mer basse et de 20 pieds à mer haute.

Le chenal des vaisseaux, du golfe Saint-Laurent à l'embouchure proprement dite de la rivière, est très tortueux, et le gouvernement fédéral a fait exécuter des travaux de dragage considérable tant pour le redresser que pour le creuser.

La longueur de la baie de Miramichi est de 13 milles à partir des îles du Renard et du Portage à l'île Sheldrake (où on peut dire que la rivière commence), et la largeur est de 7 à 8 milles. La profondeur de l'eau dans la baie est, en moyenne, de 16 pieds.

La distance de l'île Sheldrake à la ville de Chatham est de 7 milles en amont de la rivière, et à Newcastle de 12 milles. Ces deux villes ont une magnifique façade sur la rivière, la profondeur de l'eau étant de 30 à 35 pieds.

Les principaux obstacles que rencontre la grosse navigation sont la barre du large, la batture du Fer-à-Cheval et la barre intérieure.

Dans le cours de l'exercice de 1892–93, le dragueur *St. Lawrence* a travaillé sur ces trois barres, creusant le chenal à 21 pieds, mais il s'est de nouveau rempli, et, aujourd'hui, il n'y a plus que 18 pieds dans le chenal.

La quantité de matières (sable et gravier) enlevées a été de 35,725 verges cubes, au coût de $7,016.88, soit 19·06 centins la verge cube.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE RICHIBOUCTOU.

L'embouchure de la rivière Richibouctou a une largeur de 1,800 pieds environ et se trouve entre deux barres de sable longues de plusieurs milles et qu'on appelle les grèves du nord et du sud.

La Richibouctou est navigable pour les bateaux presque jusqu'à la tête de la marée, soit une distance d'environ 22 milles, et tout vaisseau qui peut passer la barre, peut remonter la rivière à une distance de 13 milles.

La barre, à l'embouchure, est extrêmement dangereuse vu que les chenaux se déplacent constamment, et aussi à cause de la violence du reflux. La barre s'étend de la grève du nord, sur une distance de 2 milles, en ligne parallèle avec la grève du sud. Elle se compose de sable, à sec à mer basse, sauf les trois chenaux respectivement connus sous les noms "chenal du nord," "chenal du milieu" et "chenal du sud".

La profondeur de l'eau, dans ces chenaux, varie constamment; cet été la profondeur moyenne a été de 7 pieds, à mer basse, dans le chenal du nord, de 8 pieds dans le chenal du milieu et de 11 pieds dans le chenal du sud, et, comme la marée monte de 4 pieds, on peut dire que le chenal le plus profond a eu, durant l'été dernier, 15 pieds d'eau à mer haute.

Le dragueur *St. Lawrence* a été expédié à Richibouctou au commencement d'août pour continuer le creusage du chenal du milieu, qu'on a dit le plus favorable, et il y est resté jusqu'au 3 octobre, teminant le chenal à une profondeur de 15 pieds, sur une largeur de 150 pieds, enlevant 13,475 verges cubes de sable, au prix de $2,646.29 soit 19·6 centins la verge cube.

DRAGAGE DE LA RIVIÈRE SAINT-JEAN.

La rivière Saint-Jean est navigable entre la cité de Saint-Jean et la ville de Frédéricton pour les vaisseaux de bonne grosseur dont le tirant d'eau s'élève même jusqu'à 8 pieds. L'obstacle principal se trouve près du village d'Oromocto et on l'appelle la "Batture d'Oromocto."

Dans le cours de l'exercice, le dragueur *New Dominion* a travaillé sur la batture du 12 juillet 1892 au 10 novembre, pratiquant un chenal de 2,275 pieds de longueur, à une profondeur de 14 pieds, et sur une largeur variant de 40 à 50 pieds. La quantité de matières enlevées a été de 28,385 verges cubes (sable et bran de scie) au prix de $6,463.15, soit 22·7 centins la verge cube.

Le 7 mai 1893, le *New Dominion* a remonté la Kennebeccasis et a repris le redressement et le creusage du chenal à Lamb's-Point, en amont du pont, travaux qu'on avait commencés l'année précédente. On a obtenu un chenal de 400 pieds de longueur, de 50 pieds de largeur à une profondeur de 12 pieds.

Le chenal a aussi été creusé à partir du quai de la pointe de Perry en descendant sur une distance de 400 pieds, et on a creusé un bassin de 90 pieds de largeur en face du quai.

Le dragueur était encore à travailler à l'expiration de l'exercice, ayant enlevé 15,400 verges cubes de sable, d'argile et de vase, au prix de $3,506.50 soit 22·7 centins la verge cube.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DRAGAGE AU CAP DE LA TRAVERSE.

Le cap de la Traverse est situé sur la côte sud-ouest de l'Ile du Prince-Edouard, et c'est le point de l'île le plus rapproché du Nouveau-Brunswick.

Un des points terminaux de l'Intercolonial se trouve au cap de la Traverse où un quai, d'une longueur considérable, a été construit. Du côté du Nouveau-Brunswick au cap Tourmentin, on a récemment créé un quai, dans le but de faciliter la traversée entre l'Ile du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick.

L'eau, au quai du cap de la Traverse, est très basse, et il est douteux qu'on puisse tenir ouvert un chenal permanent sans l'aide de travaux artificiels. Dans le but de se rendre compte du remplissage, on a fait un bon chenal à une profondeur de 12 pieds sur une largeur de 80 à partir de la ligne de 12 pieds d'eau à mer basse jusqu'au quai et le long du quai. La quantité de matières enlevées, soit de l'argile et du sable, a été de 12,420 verges cubes au prix de $3,392.13, soit 27·3 centins la verge cube.

DRAGAGE À MONTAGUE.

La rivière Montague est située sur la côte orientale de l'Ile du Prince-Edouard, à l'ouest de Georgetown. Elle est navigable pour les vaisseaux d'un assez fort tonnage, presque jusqu'au pont, soit une distance de 4 milles.

Au mois d'octobre 1892, le dragueur *Prince-Edward* a été expédié à la rivière Montague pour améliorer le chenal en l'élargissant et le creusant, et il y a travaillé jusqu'au 30 novembre, enlevant 15,990 verges cubes de vase.

Le 9 mai suivant, les travaux recommencèrent et se continuèrent jusqu'au 18 juin, époque où une autre quantité de 10,350 verges cubes de matières était enlevée, faisant en tout 26,340 verges cubes, au prix de $5,699.68, soit 22 cenint la verge cube.

DRAGAGE AU PORT DE MURRAY.

Le port de Murray se trouve sur la côte orientale de l'Ile du Prince-Edouard. A son entrée se trouve une barre de sable dangereuse, sur laquelle on peut obtenir 10 pieds d'eau à mer basse ordinaire, mais les grands vents d'est y soulèvent de grosses mers, ce qui rend la passe inpraticable.

Le dragueur *Prince-Edward*, le 20 juin, a commencé à pratiquer une tranchée à travers une pointe et à redresser le chenal dans la direction de la jetée du bateau à vapeur, à 12 pieds de profondeur à mer basse et sur une largeur de 58 pieds. Les travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice, la quantité de matières enlevées (sable et argile) étant de 3,432 verges cubes, au prix de $742.65, voit 21·6 centins la verge cube.

DRAGAGE À LA BAIE SAINTE-MARIE.

La baie Sainte-Marie se trouve sur la côte orientale de l'Ile du Prince-Edouard. Son entrée est au nord-ouest de l'Ile Panmure, entre la pointe de Panmure et le haut-fond au large de Grave Point; l'entrée est étroite, mais la profondeur de l'eau est suffisante pour les vaisseaux d'un gros tonnage.

Le 18 juillet, le dragueur *Prince Edward* a été envoyé à la baie Sainte-Marie pour améliorer l'abord du quai. Son travail a compris la coupe d'un chenal long de 1,200 pieds et large de 107 jusqu'au quai, le creusage d'un bassin large de 163 pieds à l'extrémité du quai et le dragage des mouillages sur une longueur de 100 pieds et une largeur de 53 le long des côtés du quai. Ce travail s'est terminé le 30 septembre, la quantité de matières enlevées étant de 21,963 verges cubes de sable, de vase, d'argile et de pierre, au prix de $4,752.55, soit 21·6 centins la verge cube.

DRAGAGE DANS LA BAIE DE L'ESTURGEON.

La baie de l'Esturgeon est une des petites baies dans la baie Cardigan, son entrée est étroite mais bonne pour les vaisseaux qui tirent beaucoup d'eau.

Dans le cours de l'exercice on a terminé le creusage d'un chenal long de 676 pieds et large de 107 à une profondeur de 12 pieds à mer basse, le dragage d'un bassin large de 167 pieds à l'extrémité de large du quai et de mouillages, de chaque côté du quai, larges de 50 pieds et longs de 100, et le 13 juillet une autre quantité, 2,430 verges, était draguée, au prix de $555.82, soit 21·6 centins la verge cube.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "St. Lawrence," pendant l'année terminée le 30 juin 1893.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	508 33	506 35	508 33	508 33	508 33	467 37	440 73	399 77	385 80	685 71	516 15	508 33	5,943 53
Houille	214 50	273 70	.....	.....	470 78	55 20	.....	.....	.....	.....	.....	175 50	1,189 68
Comestibles	79 87	139 15	184 09	110 50	95 66	157 33	120 82	105 58	96 62	.....	323 41	86 37	1,499 40
Approvisionnements	.....	10 50	3 00	.....	.....	.....	.....	12 00	.....	.....	38 30	210 25	274 05
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00	.....	.....	100 00
Eau	.....	.....	.....	8 60	13 55	29 80	.....	.....	.....	.....	.....	11 80	63 75
Réparations	.....	15 25	.....	.....	2 42	.....	7 00	.....	357 70	.....	176 13	1,193 75	1,752 25
Pilotage	48 50	47 50	65 00	152 50	94 13	2 50	.....	.....	.....	.....	6 93	.....	417 06
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	26 50	.....	32 00	.....	.....	2 68	.....	.....	.....	.....	61 18
Imprévus	.....	.....	6 43	.....	10 00	8 87	.....	1 25	8 45	.....	.....	6 93	41 93
Totaux	851 20	992 45	793 35	779 93	1,226 87	721 07	568 55	521 28	848 57	785 71	1,060 92	2,192 93	11,342 83
Frais d'exploitation	851 20	977 20	793 35	779 93	1,224 45	262 74	Nil.	14 68	490 87	446 96	874 29	875 68	7,591 35
Réparat. ordinaires	Nil.	15 25	Nil.	Nil.	2 42	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	17 67
do extraordin.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	458 33	568 55	506 60	357 70	338 75	186 63	1,317 25	3,733 81
Totaux	851 20	992 45	793 35	779 93	1,226 87	721 07	568 55	521 28	848 57	785 71	1,060 92	2,192 93	11,342 83

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Canada," pendant l'année terminée le 30 juin 1893.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	415 33	420 33	420 33	420 33	420 33	381 32	235 33	235 33	275 11	402 05	420 33	420 33	4,466 45
Houille	72 75	151 80	94 87	120 19	55 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	494 81
Comestibles	21 47	.....	.....	.....	393 26	79 10	31 02	33 99	40 78	.....	239 59	.....	839 21
Approvisionnements	2 42	20 00	36 20	.....	.....	.....	.....	25 53	.....	.....	35 57	319 96	439 68
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17 00	100 86	.....	27 51	823 85	969 22
Pilotage	50 00	67 50	65 00	65 00	55 00	.....	.....	.....	2 50	.....	65 00	65 00	435 00
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus	8 42	.....	.....	.....	.....	13 39	.....	.....	5 15	.....	.....	10 56	37 52
Totaux	570 39	659 63	616 40	605 52	923 79	473 81	266 35	311 85	424 40	402 05	788 00	1,639 70	7,681 89
Frais d'exploitation	570 39	659 63	616 40	605 52	923 79	92 49	Nil.	25 53	323 54	402 05	760 49	495 89	5,475 72
Réparat. ordinaires	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	17 00	Nil.	Nil.	4 80	Nil.	21 80
do extraordin	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	381 32	266 35	269 32	100 86	Nil.	22 71	1,143 81	2,184 37
Totaux	570 39	659 63	616 40	605 52	923 79	473 81	266 35	311 85	424 40	402 05	788 00	1,639 70	7,681 89

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "New Dominion" pendant l'année terminée le 30 juin 1893.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	494 50	497 75	494 50	494 50	462 45	132 50	159 50	150 00	151 31	606 18	569 53	494 50	4,707 22
Houille	294 55	2 50	.....	163 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	291 96	.....	752 56
Comestibles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Approvisionnements	18 26	.....	17 25	.....	.....	5 97	.....	.....	.....	.....	97 10	125 01	263 59
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations	.....	.....	10 50	.....	5 50	7 00	3 62	156 33	.....	289 78	102 69	240 15	815 57
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	342 00	393 00	468 00	468 00	312 00	.....	.....	.....	.....	.....	314 00	312 00	2,609 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00
Imprévus	.....	.....	.....	.....	.....	7 46	.....	.....	.....	.....	.....	4 59	12 05
Totaux	1,149 31	893 25	990 25	1,126 05	784 95	152 93	163 12	306 33	151 31	895 96	1,375 28	1,176 25	9,164 99
Frais d'exploitation	1,149 31	893 25	979 75	1,126 05	779 45	145 93	Nil.	Nil.	151 31	216 93	1,191 09	936 10	7,569 17
Réparations ordinaires	Nil.	Nil.	10 50	Nil.	5 50	7 00	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Ni .	23 00
do extraordin.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	163 12	306 33	Nil.	679 03	184 19	240 15	1,572 82
Totaux	1,149 31	893 25	990 25	1,126 05	784 95	152 93	163 12	306 33	151 31	895 96	1,375 28	1,176 25	9,164 99

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Prince Edward," pendant l'année terminée le 30 juin 1893.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	494 50	497 75	494 50	494 50	494 50	317 50	155 00	150 00	157 50	190 66	492 50	532 15	4,471 06
Houille	36 22	.....	17 96	94 88	.....	82 80	57 47	13 02	.....	.....	.....	40 72	343 07
Comestibles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Approvisionnements	96 46	21 70	.....	88 89	.....	.....	50 16	.....	4 00	.....	.....	204 99	466 11
Equipement	4 00	9 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13 80
Eau	40 00	47 00	40 00	47 50	40 00	20 00	.....	.....	.....	.....	40 00	42 96	317 46
Réparations	77 15	51 42	.....	54 44	.....	17 80	.....	.....	.....	131 54	56 63	8 22	397 20
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 00	.....	.....	.....	.....	.....	40 00
Remorquage	.....	675 00	650 00	.....	.....	2,050 00	.....	.....	.....	.....	.....	1,190 00	4,565 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 27	.....	.....	.....	20 00	.....	36 27
Totaux	748 33	1,302 67	1,202 46	780 21	534 50	2,488 10	318 90	163 02	161 50	322 20	609 13	2,018 95	10,649 97
Frais d'exploitation	671 18	1,251 25	1,202 46	725 77	534 50	2,470 30	163 90	13 02	161 50	190 66	552 50	2,018 95	9,955 99
Réparations ordinaires	77 15	51 42	Nil	Nil	Nil	17 80	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	146 37
do extraordin.	Nil	Nil	Nil	54 44	Nil	Nil	155 00	150 00	Nil	131 54	56 63	Nil	547 61
Totaux	748 33	1,302 67	1,202 46	780 21	534 50	2,488 10	318 90	163 02	161 50	322 20	609 13	2,018 95	10,649 97

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Geo. McKenzie," pendant l'année terminée le 30 juin 1893.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	578 66	514 85	494 50	621 88	756 91	317 50	155 00	150 00	157 50	177 49	400 02	793 15	5,117 46
Houille	29 60	117 30	97 75	....	13 50	12 37	.....	.....	....	...	.....	32 10	302 62
Comestibles	3 97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 97
Approvisionnements	75 00	.....	.....	.....	.....	27 62	.....	4 40	.....	.....	59 87	15 50	182 39
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180 00	52 30	.....	.....	232 30
Eau	5 88	32 00	36 00	4 00	39 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	116 88
Réparations	.....	89 75	45 47	290 14	74 63	627 45	.....	.....	.....	.....	.....	835 11	1,962 55
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	1,015 00	725 00	.....	6 00	.....	1,297 60	.....	30 00	.....	.....	.....	1,200 00	4,273 60
Quaiage	.....	.....	650 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	650 00
Imprévus	.....	28 59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21 15	.....	.....	.....	49 74
Totaux	1,708 11	1,507 49	1,323 72	922 02	884 04	2,282 54	155 00	184 40	358 65	229 79	459 89	2,875 86	12,891 51
												937 50	937 50
												*3,813 36	13,829 01
Frais d'exploitation	1,708 11	1,417 74	1,278 25	498 50	577 90	1,655 09	Nil	30 00	157 50	177 49	459 89	1,921 28	9,881 75
Réparat. ordinaires	Nil	Nil	1 00	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	1 00
do extraordinaires	Nil	89 75	44 47	423 52	306 14	627 45	155 00	154 40	201 15	52 30	Nil	954 58	3,008 76
Totaux	1,708 11	1,507 49	1,323 72	922 02	884 04	2,283 54	155 00	184 40	358 65	229 79	459 89	2,875 86	12,891 51
												937 50	937 50
												3,813 36	13,829 01

* Porté à Ottawa au compte de l'entreprise T. Robley.

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants pendant l'année terminée le 30 juin 1893.

"ST. LAWRENCE."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs c.	vgs. c.
Cailloux	838	745	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,583
Argile	6,000	263	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,263
Argile et pierre	.....	.....	.....	.....	1,663	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,663
Sable ordinaire	.....	3,587	9,887	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,050	12,250	26,774
Vase	.....	.....	.....	12,624	5,957	.....	.....	.....	.....	.....	7,000	.....	25,581
Totaux	6,838	4,595	9,887	12,624	7,620	.....	.....	.....	.....	.....	8,050	12,250	61,864

"CANADA."

Cailloux	.....	.....	.....	.....	.....	* 200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200
Gravier	.....	.....	2,090	1,700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,790
Argile	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,700	3,700
Sable ordinaire	3,150	4,320	2,500	.....	90	.....	.....	.....	.....	.....	4,860	3,860	18,780
Sable très fin	.....	.....	.....	1,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,000
Vase	.....	.....	.....	.....	2,700	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,790
Totaux	3,150	4,320	4,590	2,700	2,790	290	.....	.....	.....	.....	4,860	7,560	30,260

* Enlevé durant la saison.

"NEW DOMINION."

Argile	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,000	.....	1,000
Sable ordinaire	5,425	5,425	7,630	7,210	2,695	.....	.....	.....	.....	.....	3,510	2,000	33,895
Sable très fin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,000	5,000
Vase	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,000	1,890	3,890
Totaux	5,425	5,425	7,630	7,210	2,695	.....	.....	.....	.....	.....	6,510	8,890	43,785

"PRINCE EDWARD."

Tuf	293	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	293
Argile	.....	1,182	2,300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200	3,682
Argile et pierre	2,137	.....	1,470	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,607
Sable ordinaire	.....	936	2,246	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,500	4,682
Vase	3,120	6,507	4,202	7,098	8,892	.....	.....	.....	.....	.....	6,360	5,722	41,901
Totaux	5,550	8,625	10,218	7,098	8,892	.....	.....	.....	.....	.....	6,360	7,422	54,165

"GEO. McKENZIE."

Tuf et bois de constr.	.....	4,410	2,000	315	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,725
Gravier et sable	5,850	.....	2,815	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,000	11,665
Argile	.....	.....	.....	.....	495	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	495
Vase	.....	.....	.....	.....	2,745	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,750	6,495
Totaux	5,850	4,410	4,815	315	3,240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,750	25,380

DÉTAILS du dragage dans les provinces maritimes

Dragueur.	Localité.	Comté.	Nouveau-Brunswick.		
			Quantité.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.
			vgs c.	$ cts.	$ cts.
"New Dominion"..	Oromocto	Sunbury	28,385	6,463 15	.....
	Rivière Kennebeccasis	King	15,400	3,506 51	9,969 66
"Canada"	Bathurst	Gloucester	15,050	4,110 43	.....
	Pictou	Pictou	.....	.....	.....
	Cap-Traverse	Prince	.....	.....	4,110 43
"Prince Edward"..	Sturgeon	King	.....	.....	.....
	Baie Sainte-Marie	do	.....	.....	.....
	Montague	do	.....	.....	.....
	Havre Sud de Murray	do	.....	.....	.....
"St. Lawrence"....	Canal Saint-Pierre	Richmond	.....	.....	.....
	Richibouctou	Kent	13,475	2,646 29	.....
	Gordon Flats, Miramichi	Northumberland	22,425	4,404 95	.....
	Horse Shoe do	do	12,950	2,543 20	.....
	Rivière du Milieu	Pictou	.....	.....	.....
	Outer Bar, Miramichi	Northumberland	350	68 73	9,663 17
"Geo. McKenzie"..	Rivière de l'Est	Pictou	.....	.....	.....
	Anse-McNair	Antigonish	.....	.....	.....
	Rivière du Milieu	Pictou	.....	.....	.....
			108,035	23,743 26	23,743 26

Dragueur.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.	
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.
	vgs c.	$ cts.	vgs c.	$ cts.
"New Dominion"	43,785	9,969 66	.....	.....
"Canada"	15,050	4,110 43	2,790	762 00
"Prince Edward"	.....	.....	.....	.....
"St. Lawrence"	49,200	9,663 17	12,664	2,487 12
"Geo. McKenzie"	.....	.....	25,380	14,876 46
	108,035	23,743 26	40,834	18,125 58

pour l'année terminée le 30 juin 1893.

Nouvelle-Ecosse.			Ile du Prince-Edouard.			Quantité extraite par chaque dragueur.	Dépense totale.
Quantité.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.	Quantité.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.		
vgs c.	$ cts.	$ cts.	vgs c.	$ cts.	$ cts.	vgs c.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	43,785	9,969 66
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,790	762 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	762 00	12,420	3,392 13	3,392 13	30,260	8,264 56
.....	.....	.....	2,430	525 82	.....	.....	.....
.....	.....	.....	21,963	4,752 55	.....	.....	.....
.....	.....	.....	26,340	5,699 68	.....	.....	.....
.....	.....	.....	3,432	742 65	11,720 70	54,165	11,720 70
7,844	1,540 44	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,820	946 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2,487 12	.....	.....	.....	61,864	12,149 29
12,600	7,385 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9,540	5,591 86	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,240	1,899 12	14,876 46	.....	.....	.....	25,380	14,876 46
40,834	18,125 58	18,125 58	66,585	15,112 83	15,112 83	215,454	56,980 67

Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Dépense pour le dragage.	Surintendance.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
Quantité.	Coût.					
vgs c.	$ cts.	vgs c.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	.....	43,785	9,164 99	804 67	9,969 66	0 22·769
12,420	3,392 13	30,260	7,681 89	582 67	8,264 56	0 27·312
54,165	11,720 70	54,165	10,649 97	1,070 73	11,720 70	0 21·639
.....	.....	61,864	11,342 83	806 46	12,149 29	0 19·638
.....	.....	25,380	13,829 01	1,047 45	14,876 46	0 58·615
66,585	15,112 83	215,454	52,668 69	4,311 98	56,980 67	0 26·44

Cout du dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les vingt et une années terminées le 30 juin 1893.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.			Pour l'année 1892-93.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs c.	$ cts.	$ cts.	vgs c.	$ cts.	$ cts.	vgs c.	$ cts.	$ cts.
Antigonish	Antigonish	22,025	3,649 15					22,025	3,649 15	
	Havre aux Bouches	10,568	2,498 48					10,568	2,498 48	
	Tracadie	12,245	5,530 29					12,245	5,530 29	
	Anse-McNair	1,725	4,443 82		9,540	5,591 86		11,265	10,035 68	
	Bayfield	1,710	4,405 19					1,710	4,405 19	
	Arisaig	3,540	3,853 30	24,380 23			5,591 86	3,540	3,853 30	29,972 09
Annapolis	Annapolis	2,825	1,635 68	1,635 68				2,825	1,635 68	1,635 68
Cap-Breton	Lingan	22,267	9,275 56					22,267	9,275 56	
	Sydney	54,600	17,781 54					54,600	17,781 54	
	Petite Baie Glacée	46,450	16,936 02					46,450	16,936 02	
	Port-Calédonia	17,413	8,242 21					17,413	8,242 21	
	Benacadie Pond	20,860	5,993 90					20,860	5,993 90	
	Ile Noël	19,045	3,364 98					19,045	3,364 98	
	Baie des Vaches	3,255	1,892 32					3,255	1,892 32	
	Main à Dieu	4,680	2,720 76	66,207 29				4,680	2,720 76	66,207 29
Colchester	Tatamagouche	65,480	20,373 07	20,373 07				65,480	20,373 07	20,373 07
Cumberland	Parrsboro'	42,595	12,804 68					42,595	12,804 68	
	Wallace	60,835	14,573 49	27,378 17				60,835	14,573 49	27,378 17
Digby	Digby	12,585	5,056 29					12,585	5,056 29	
	Weymouth	88	28 62	5,084 91				88	28 62	5,084 91
Guysboro'	Guysboro'	5,400	1,413 53					5,400	1,413 53	
	Rivière Larry	26,230	6,546 70					26,230	6,546 70	
	Port-Mulgrave	3,532	1,749 78					3,532	1,749 78	
	Sherbrooke	1,260	496 49	10,206 50				1,260	496 49	10,206 50
Halifax	Chezzetcook	3,920	2,593 71					3,920	2,593 71	
	Traverse d'Halifax	6,177	2,063 38					6,177	2,063 38	
	Anse aux Harengs	12,111	8,015 05					12,111	8,015 05	
	Havre de Ketch	2,989	985 59					2,989	985 59	
	Quai de Richmond	792	182 53					792	182 53	

	Quai de Roche	1,750	620 28					1,750	620 28	
	Terminus du ch. de f. d'Halifax	19,290	6,187 38					19,290	6,187 38	
	Jeddore	21,515	4,958 56					21,515	4,958 56	
	North-west Arm	7,350	2,970 39					7,350	2,970 39	
	Quai de Cunard	1,400	530 04	29,106 91				1,400	530 04	29,106 91
Inverness	Whycocomagh	19,760	3,491 31					19,760	3,491 31	
	Campbell's Pond	4,940	872 83					4,940	872 83	
	Port-Hastings	270	190 37					270	190 37	
	Chéticamp	147,160	45,712 73					147,160	45,712 73	
	Mabou	116,117	46,140 72					116,617	46,140 72	
	Port-Hood	4,353	1,258 92	97,666 88				4,353	1,258 92	97,666 88
Lunenburg	Lunenburg	70,510	22,194 57					70,510	22,194 57	
	Baie de Mahone	21,844	5,958 65					21,844	5,958 65	
	Anse de Vogler	11,610	5,075 53	33,228 75				11,610	5,075 53	33,228 75
Pictou	Acadia Coal Co., quai	11,500	3,887 61					11,500	3,887 61	
	Albion Mines	9,475	2,181 25					9,475	2,181 25	
	Rivière de l'Est	126,145	33,035 16		12,600	7,385 48		138,745	40,420 64	
	Halifax Coal Co., quai	1,650	359 90					1,650	359 90	
	Quai public de Pictou	7,020	1,634 82					7,020	1,634 82	
	do du marché de Pictou	73,930	20,527 55		2,790	762 00		76,720	21,289 55	
	do du ch. de fer de Pictou	32,164	9,959 34					32,164	9,959 34	
	Débarcadère de Pictou	7,345	2,880 01					7,345	2,880 01	
	Vale Colliery, quai	1,395	682 15					1,395	682 15	
	Rivière Jean	85,173	22,243 98					85,173	22,243 98	
	Granton	25,110	10,707 59					25,110	10,707 59	
	New-Glasgow	26,310	5,705 09					26,310	5,705 09	
	Rivière du Milieu	7,000	2,138 60		8,060	2,845 80		15,060	4,984 40	
	Dwyer, quai	720	283 22	116,226 27			10,993 28	720	283 22	127,219 55
Queen	Liverpool	12,940	4,762 38	4,762 38				12,940	4,762 38	4,762 38
Richmond	D'Escousse	20,410	9,227 94					20,410	9,227 94	
	Canal Saint-Pierre	82,986	25,895 51		7,844	1,540 44		90,830	27,435 95	
	Saint-Pierre	7,150	2,407 41					7,150	2,407 41	
	Grand-Goulet	23,584	5,570 49					23,584	5,570 49	
	Rivière Bourgeois	18,920	4,468 87					18,920	4,468 87	
	Marine Slip	320	56 53	47,626 75			1,540 44	320	56 53	49,167 19
Shelburne	Lockeport	34,048	10,591 41					34,048	10,591 41	
	Barrington	24,580	10,085 07	20,676 48				24,580	10,085 07	20,676 48
Yarmouth	Yarmouth	105,524	38,951 26	38,951 26				105,524	38,951 26	38,951 26
Hants	Windsor	5,450	1,627 60	1,627 60				5,450	1,627 60	1,627 60
Victoria	Aspy Bay	3,820	1,569 95	1,569 95				3,820	1,569 95	1,569 95
Dragueur "C.B" pertes			762 98	762 98					762 98	762 98
		1,690,240	547,472 06	547,472 06	40,834	18,125 58	18,125 58	1,731,074	565,597 64	565,597 64

Coût du dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les vingt et une années terminées le 30 juin 1893.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.			Pour l'année 1892-93.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs. c.	$ cts.	$ cts.	vgs. c.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gloucester	Bathurst	72,607	20,629 52	20,629 52	15,050	4,110 43	4,110 43	87,657	24,739 95	24,739 95
Kent	Richibouctou	87,573	32,293 78		13,475	2,646 29		101,048	34,940 07	
	Cocagne	27,180	9,601 45					27,180	9,601 45	
	Bouctouche	13,005	4,934 24					13,005	4,934 24	
	do Priest's Point	3,510	1,110 70					3,510	1,110 70	
	do Chapel Point	4,140	1,310 07					4,140	1,310 07	
	do quai de Robertson	45	14 23	49,264 47			2,646 29	45	14 23	51,910 76
Northumberland	Horse-shoe, Miramichi	160,417	44,594 13		12,950	2,543 20		173,367	47,137 33	
	Outer Bar do	13,125	4,032 67		350	68 73		13,475	4,101 40	
	Grand Dune do	37,975	10,121 67					37,975	10,121 67	
	Gordon Flats do			58,748 47	22,425	4,404 95	7,016 88	22,425	4,404 95	65,765 35
Queen's	Grand Lake	93,555	16,372 96					93,555	16,372 96	
	do anse de McMair	20,440	4,522 82					20,440	4,522 82	
	Jemseg	61,305	12,117 74					61,305	12,117 74	
	Washademoak	48,975	6,340 83	39,354 35				48,975	6,340 83	39,354 35
Ristigouche	Dalhousie	22,301	6,543 08					22,301	6,543 08	
	Traverse	29,400	9,008 64	15,551 72				29,400	9,008 64	15,551 72
Saint-Jean	Terminus du ch. de f. Interco.	139,810	37,130 01					139,810	37,130 01	
	Ile Navy	25,294	9,296 79					25,294	9,296 79	
	Marble Cove	29,925	4,374 40					29,925	4,374 40	
	Moulins de Murray	23,880	3,441 65					23,880	3,441 15	
	Quai d'Indiantown	1,615	192 83					1,615	192 83	
	Grand quai	7,137	2,680 24					7,137	2,680 24	
	Quai d'Adams	7,513	3,247 29					7,513	3,247 29	
	Millar et Woodman	9,275	1,090 42					9,275	1,090 42	
	Hayford, Stetson et Cie	8,015	942 29					8,015	942 29	
	Quai International	450	52 90					450	52 90	
	Quai de la ligne Anchor	4,695	996 81	63,445 63				4,695	996 81	63,445 63
Summary								953,848	49,025 53	49,025 53

Westmoreland..	Pointe du Chêne.....	69,700	21,125 92	21,125 92	...	...	...	69,700	21,125 92	21,125 92
York.....	Frédéricton.....	39,395	7,699 15	...	...	...	...	39,395	7,699 15	...
	St. Mary's Ferry	15,570	6,827 36	...	...	...	...	15,570	6,827 36	...
	Gibson.....	30,395	4,379 52	18,906 03	...	...	...	30,395	4,379 52	18,906 03
King.....	Bellisle Point.....	60,170	8,156 76	...	...	...	...	60,170	8,156 76	...
	Rivière Kennebecasis..	92,925	14,414 23	22,570 99	15,400	3,506 51	3,506 51	108,325	17,920 74	26,077 50
		1,486,780	352,159 48	352,159 48	108,035	23,743 26	23,743 26	1,594,815	375,902 74	375,902 74

Coût du dragage dans l'Ile du Prince-Edouard pour les vingt et une années terminées le 30 juin 1893.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.			Pour l'année 1892-93.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs. c.	$ cts.	$ cts.	vgs. c.	$ cts.	$ cts.	vgs. c.	$ cts.	$ cts.
King	Grande Rivière	46,110	8,963 97					46,110	8,963 97	
	Rivière Montague	106,140	17,119 43		26,340	5,699 68		132,480	22,819 11	
	Havre de Murray	44,430	7,378 33		3,432	742 65		47,862	8,120 98	
	Sturgeon	13,596	5,540 45		2,430	525 82		16,026	6,066 27	
	Quai de Sainte-Marie			39,002 18	21,963	4,752 55	11,720 70	21,963	4,752 55	50,722 88
Queen	Quai de Charlottetown	41,303	10,264 56					41,303	10,264 56	
	Traverse de do	4,045	670 61					4,045	670 61	
	Charl'town Steam Nav. Co.	7,668	4,904 15					7,668	4,904 15	
	do Quai de Connolly	5,343	3,417 17					5,343	3,417 17	
	do do Peake Bros.	5,355	3,424 85					5,355	3,424 85	
	do do Ch. f., I. P.-E.	4,950	2,077 52					4,950	2,077 52	
	Crapaud	89,782	27,493 03					89,782	27,493 03	
	Pownal	47,643	10,926 09					47,643	10,926 09	
	Rocky Point	91,440	14,661 16					91,440	14,661 16	
	Rivière Vernon	17,860	6,326 72					17,860	6,326 72	
	Wood Islands	2,780	548 00					2,780	548 00	
	Crique de Neuf Milles	31,650	6,286 46					31,650	6,286 46	
	Quai de Hickey	750	150 51					750	150 51	
	Pointe de Carr	12,165	2,441 28					12,165	2,441 28	
	Pinette	3,825	756 24					3,825	756 24	
	Fort Augustus	3,195	631 68					3,195	631 68	
	Traverse de South Port	33,015	5,528 75					33,015	5,528 75	
	Red-Point	7,161	3,879 60					7,161	3,879 60	
	Rustico-Nord	13,536	4,775 38					13,536	4,775 38	
	Rustico-Sud	11,649	4,109 67					11,649	4,109 67	
	Crique de Gauthier	17,847	8,305 50					17,847	8,305 50	
	Georgetown	1,002	408 32	121,987 25				1,002	408 32	121,987 25
Prince	Summerside	29,396	8,013 37					29,396	8,013 37	
	Jetée de Hurd's-Point	41,070	7,289 95					41,070	7,289 95	
	Tignish	11,387	13,005 45					11,387	13,005 45	
	Cascumpec	1,157	538 42	28,847 19				1,157	538 42	
	Cap-Traverse				12,420	3,392 13	3,392 13	12,420	3,392 13	32,239 32
		747,250	189,836 62	189,836 62	66,585	15,112 83	15,112 83	813,835	204,949 45	204,949 45

Coût du dragage dans Québec, pour les vingt et une années terminées le 30 juin 1893, à même le crédit des provinces maritimes.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt et une années terminées le 30 juin 1892.			Pour l'année 1892-93.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs c.	$ cts.	$ cts.	vgs c.	$ cts.	$ cts.	vgs c.	$ cts.	$ cts.
Ile de la Madeleine, comté de Gaspé	Havre aux Maisons	.....	.....	.....	.....	.....	Nil.	6,800	2,392 92	.....
	Amherst, Havre d'	.....	.....	.....	.....	.....	.....	495	242 05	2,634 97
Témiscouata	Rivière-du-Loup	.....	.....	.....	.....	.....	Nil.	2,587	825 47	825 47
*Rimouski	Rimouski	.....	.....	.....	.....	.....	Nil.	8,123	3,997 59	3,997 59
								.....	7,458 03	7,458 03

* Du montant voté pour le dragage de Québec.

ÉTAT du dragage, indiquant les quantités de matières enlevées dans chaque province, et le coût de chaque ouvrage, pendant les vingt et une années terminées le 30 juin 1893.

Année.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Écosse.		Québec.		Ile du Prince-Édouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	vgs c.	$ cts.	vgs c.	$ cts.	vgs c.	$ cts.	vgs c.	$ cts.	vgs c.	$ cts.	$ cts.
1872-73	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	.....	.....	.....	.....	61,320	21,663 20	0 35·328
1873-74	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92	.....	.....	83,125	23,334 10	0 28·071
1874-75	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	.....	.....	18,655	9,892 89	121,294	40,456 77	0 33·354
1875-76	79,935	17,040 52	91,974	21,885 90	.....	.....	58,283	10,891 80	230,192	49,818 22	0 21·642
1876-77	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74	.....	.....	74,460	12,758 27	299,935	70,766 91	0 23·594
1877-78	81,070	23,323 92	106,857	29,607 94	.....	.....	82,860	12,011 18	270,787	64,943 04	0 23·983
1878-79	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	.....	.....	46,490	9,164 07	295,352	64,831 88	0 21·951
1879-80	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	765	374 08	36,390	12,674 98	228,379	64,396 69	0 28·197
1880-81	44,315	12,385 85	87,118	23,061 64	2,317	693 44	46,335	9,298 53	180,085	45,439 46	0 25·232
1881-82	79,640	18,626 87	89,566	33,363 71	.....	.....	47,325	9,356 57	216,531	61,347 15	0 28·331
1882-83	48,565	13,422 70	143,616	42,996 93	.....	.....	68,535	11,080 37	260,716	67,500 00	0 25·890
1883-84	47,058	17,103 38	157,560	49,050 58	.....	.....	79,750	13,355 05	284,368	79,509 01	0 27·959
1884-85	128,997	24,460 35	76,164	25,250 73	8,123	3,997 59	55,075	8,668 01	268,359	62,376 68	0 23·242
1885-86	68,505	14,874 63	56,790	21,482 05	.....	.....	17,137	10,349 66	142,432	46,706 34	0 32·792
1886-87	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19	.....	.....	6,137	6 214 74	128,977	43,288 79	0 33·056
1887-88	50,152	9,252 50	84,175	29,847 60	.....	.....	3,775	5,899 90	138,102	45,000 00	0 32·058
1888-89	63,633	16,598 08	56,910	32,697 00	.....	.....	24,240	15,502 95	146,783	64,798 03	0 27·029
1889-90	86,068	20,544 93	59,783	22,821 55	Nil	.....	31,422	11,085 39	177,273	54,451 87	0 30·071
1890-91	96,588	20,375 09	61,698	24,386 57	Nil	.....	19,004	8,843 92	177,290	53,605 55	0 30·023
1891-92	75,023	20,592 85	81,993	27,376 08	Nil	.....	31,382	12,788 34	188,398	60,757 25	0 32·249
1892-93	108,035	23,743 26	40,834	18,125 58	Nil	.....	66,585	15,112 83	215,454	56,980 67	0 26·044
Total	1,594,817	375,902 82	1,686,490	553,662 36	18,005	7,458 03	813,840	204,949 45	4,115,152	1,141,971 61	0 27·074

ÉTAT du dragage indiquant les quantités de matières enlevées à la pelle dans chaque province et le coût de chaque dragage pendant les vingt et une années terminées le 30 juin 1893.

Année.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Écosse.		Québec.		Ile du Prince-Édouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	vgs. c.	$ cts.	vgs. c.	$ cts.	vgs. c.	$ cts.	vgs. c.	$ cts.	vgs. c.	$ cts.	$ cts.
1878-79	.....	.....	245	555 13	.....	.....	.....	.....	245	555 13	2 26·58
1879-80	.....	.....	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	0 29·64
1880-81	.....	.....	11,140	2,560 25	.....	.....	.....	.....	11,140	2,560 25	0 22·98
1881-82	.....	.....	10,640	2,650 00	.....	.....	.....	.....	10,640	2,650 00	0 24·90
1882-83	.....	.....	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	8,190	2 500 00	0 30·52
1883-84	.....	.....	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0 45·78
1884-88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1888-89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1889-90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1890-91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1891-92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1892-93	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	.....	.....	48,045	14,432 28	.....	.....	.....	.....	48,045	14,432 28	0 30·03

ÉTAT du dragage dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et les déboursés faits par chaque dragueur, pendant les vingt et une années terminées le 30 juin 1893.

Dragueur.	Quantités totales et coût pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.			1892-93.			Totaux pour les vingt et une années terminées le 30 juin 1893.		
	Quantité totale.	Coût.	La verge cube.	Quantité.	Coût.	La verge cube.	Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.
	vgs.	$ cts.	Cts.	vgs.	$ cts.	Cts.	vgs.	$ cts.	Cts.
"New Dominion"	861,468	160,195 17	0 18·59	43,785	9,969 66	0 22·769	905,253	170,164 83	0 18·79
"Canada"	569,999	196,543 66	0 34·53	30,260	8,264 56	0 27·312	600,259	204,808 22	0 34·11
"Cape Breton"	534,938	139,074 33	0 25·99	.....	.....	.....	534,938	139,074 33	0 25·99
"Prince Edward"	758,085	191,587 55	0 25·27	54,165	11,720 70	0 21·637	812,250	203,308 25	0 25·03
"St. Lawrence"	749,844	240,167 02	0 32·02	61,864	12,149 29	0 19·638	811,708	252,316 31	0 31·08
"Geo. McKenzie"	411,781	150,925 64	0 36 65	25,380	14,876 46	0 58·615	437,161	165,802 10	0 37·92
	3,886,615	1,078,493 37	0 27·62	215,454	56,980 67	0 26·44	4,101,569	1,135,474 04	0 27 68

ETAT du dragage fait à la pelle dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et la dépense à chaque endroit, pendant les vingt et une années terminées le 30 juin 1893.

Localité.	Quantité totale.	Coût total.	Par verge cube.
	Vgs.	$ cts.	Cts.
Parrsboro', N.-E.	42,595	12,804 68	0 30·06
Windsor, N.-E	5,450	1,627 60	0 29·86
	48,045	14,432 28	0 30·03

PROVINCE DE QUÉBEC.

CHENAL DE LA NAVIGATION, FLEUVE SAINT-LAURENT, ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Le dragage du chenal entre Montréal et Québec s'est fait à quatre endroits, dans le cours de l'exercice, savoir :—Aux Grondines, au cap à la Roche, à la Pointe du Lac et à Maisonneuve.

Trois dragueurs élévateurs ont été employés jusqu'au mois de novembre 1892, et à la reprise des travaux en 1893 quatre ont continué les travaux.

Grondines.

Le dragueur n° 8 a continué le dragage commencé en 1890 du chenal à travers la barre du Dos-de-Cheval. Le chenal déjà dragué a été élargi et 130 pieds du nouveau chenal ont été terminés en 38 jours expirant à la fin de l'exercice.

Les matières enlevées se composaient de tuf par grands morceaux et de gros cailloux; il en a été enlevé 5,603 verges cubes, au prix de $8,357.98, soit $1.49 la verge.

Pour terminer le chenal à travers cette barre, il reste deux morceaux à draguer, un de 1,600 pieds de long et l'autre de 950 pieds. On espère terminer ce travail avant la fin de l'année de 1893.

Cap à la Roche.

Les deux dragueurs à roches, n°s 11 et 13 ont travaillé sans relâche à cet endroit pendant presque tout l'été de cet exercice.

Il s'agissait de continuer le creusage du chenal, de 24 à 27½ pieds à mer basse.

Le dragueur n° 11, a travaillé 138 jours terminant une section de 810 pieds de longueur et le n° 13 a travaillé 166 jours, termina le travail qu'il était occupé à faire.

La quantité totale de matières draguées au cap à la Roche et qui se composaient de galets, a été de 102,221 verges cubes, au coût de $38,412.19, soit 37·6 cents la verge.

Ceci termine presque complètement le chenal du Cap à la Roche; il ne reste plus qu'à enlever quelques roches détachées et à draguer une longueur de 500 pieds.

Courbe de la Pointe-du-Lac.

Le dragueur n° 12 a commencé au mois de mai 1893, l'élargissement de cette courbe et a continué jusqu'à l'expiration de l'exercice; il a terminé en 38 jours une longueur de 3,000 pieds sur une largeur moyenne de 60 pieds.

Les matières draguées se composaient d'argile et il en a été enlevé 58,770 verges cubes, au prix de $5,960.10, soit 10·1 cents la verge.

Maisonneuve.

Le dragueur n° 12 a travaillé ici 96 jours, en 1892, enlevant une partie de la batterie Forsyth. Les matières se composaient de tuf et de cailloux, et elles étaient d'une nature très difficile.

La quantité de matières enlevées a été de 25,015 verges cubes, au prix de $15,057.25, soit 60·2 cents la verge cube.

Les travaux n'ont pas été repris à cet endroit en 1893, et pour les terminer il reste cinq ou six mois de travail à faire pour un dragueur.

Voici des tableaux qui donnent de plus amples détails sur les travaux exécutés.

Résumé des travaux de dragage du chenal des vaisseaux, dans le Saint-Laurent entre Montréal et Québec, durant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Vaisseau.	Lieux des opérations.	Durée du service.		Journée de travail nominale, 12 hrs par jour.		Appareils de dragage en marche.		Quantité draguée en verges cubes, mesure du chalan.			Nature des débiais.	Quantité draguée en verges cubes à chaque endroit.			
		Jours.	Total des jours.	Heures.	Total des heures.	Heures.	Total des heures.	Terre.	Roc.	Total.		Grondines.	Cap à la Roche.	Pointe du Lac.	Maisonneuve.
Dragueur n° 8..	Grondines.....	38	.....	380	.....	156	.....	5,603	.....	.....	Morceaux de tuf et cailloux enterrés.....	5,603	.....	.....	.....
			38		380		156	.....	.....	5,603					
Dragueur n° 11..	Cap à la Roche..	138	.....	1,380	.....	977	.....	.....	59,381	.....	Roc stratifié.....	.....	59,381	.....	.....
			138		1,380		977	.....	.....	59,381					
Dragueur n° 12..	Pointe du Lac..	38	.....	380	.....	258	.....	58,770	.....	.....	Argile.....	.....	.....	58,770	.....
	Maisonneuve....	96	.....	960	.....	762	.....	25,015	.....	.....	Tuf et cailloux.....	.....	.....	.....	25,015
			134		1,340		1,020	.....	.....	83,785					
Dragueur n° 13..	Cap à la Roche..	166	..	1,660	.....	1,177	.....	.....	42,840	.....	Roc dur stratifié.....	.....	42,840	.....	.....
			166		1,660		1,177	.....	.....	42,840					
Totaux..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	89,388	102,221	191,609		5,603	102,221	58,770	25,015

TRAVAUX PUBLICS

ÉTAT qui indique la classification du coût du dragage dans le chenal des

Vaisseau.	Combustible	Gages.	Pension.	Approvisionnement et matériaux.	Réparations.	Dépenses. générales.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dragueur n° 8	369 05	731 91	225 96	478 35	2,154 94	1,725 72
do n° 11	1,703 25	2,599 33	919 25	1,076 89	1,276 68	2,836 21
do n° 12	1,655 24	2,601 64	845 69	642 62	3,223 56	3,451 46
do n° 13	2,196 91	2,736 72	964 83	360 12	776 06	2,300 96
Arrache-pierre n° 1	12 91	403 34	68 67	26 70	102 29	275 62
do n° 2	57 06	156 49	18 00	86 72	614 11	431 43
Remorqueur "John Pratt"	155 77	1,696 54	576 86	536 98	1,533 10	2,113 36
do "St. James"	710 30	1,145 04	399 61	531 36	260 64	1,150 48
do "St. Francis"	1,131 73	1,604 09	542 44	393 60	194 65	1,294 29
do "M. F. Parsons"	745 42	1,320 15	417 42	287 88	202 53	1,006 67
do "C. J. Brydges"	323 33	365 40	115 10	167 34	770 94	671 09
Totaux	9,060 87	15,360 65	5,093 83	4,588 56	11,109 50	17,257 29

DU CANADA.

vaisseaux entre Montréal et Québec, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Traitements et dépenses officielles.	Coût total.	Service du bateau-chèvre.	Remorquage	Coût total du dragueur et de l'outillage.	Nombre de jours de travail.	Coût par jour.	Nombre de verges cubes draguées.	Coût par verge cube.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.		$ cts.
531 68	6,217 61	204 57	1,935 80	8,357 98	38	219 95	5,603	1 49
886 13	11,297 74	718 51	7,034 82	19,051 07	138	138 09	59,381	0 32·10
1,068 37	13,488 58	697 69	6,831 08	21,017 35	134	156 85	83,785	0 25·10
709 02	10,044 62	854 00	8,462 50	19,361 12	166	116 63	42,840	0 45·5
88 61								
132 92								
628 27								
354 51								
398 76								
310 20								
208 35								
5,316 82	67,787 52	2,474 77	24,264 20	67,787 52	.....	.....	.....	.....

DRAGAGE À CHARLEMAGNE.

Charlemagne, dans le comté de L'Assomption, se trouve sur la rivière L'Assomption, vis-à-vis le bout de l'île de Montréal à 16 milles de Montréal.

Dans le cours de 1892–93, le dragueur *Saint-Louis* a travaillé dans la rivière L'Assomption, pratiquant une tranchée de 1,050 pieds de longueur et de 22 pieds de largeur, à une profondeur de 10 pieds à eau basse vis-à-vis le quai jusqu'au chenal principal. Quatre autres coupes ont été faites, outre une courte tranchée au bord du quai. Le dragueur a cessé les opérations le 14 octobre, date à laquelle il avait enlevé 5,477 verges cubes d'argile et 1,525 verges de tuf.

DRAGAGE À CHATEAUGUAY.

Le bassin de Chateauguay est à l'embouchure de la rivière Chateauguay, à 5 milles de Caughnawaga et à 14 milles de Montréal.

Le 11 mai 1893, le *St. Louis* a été amené d'Ottawa au bassin de Chateauguay et a commencé à draguer dans le chenal des bâteaux-à-vapeur et a continué ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice ; à cette date un chenal long de 800 pieds, large de 75 et 8 pieds de profondeur avait été fait, la quantité de matières enlevées étant de 6,000 verges cubes, se composant de sable, d'argile et de cailloux.

DRAGAGE À DORVAL.

Dorval, comté de Jacques-Cartier, se trouve sur le lac Saint-Louis, du côté sud-ouest de l'Ile de Montréal, à une courte distance en amont de Lachine et à 10 milles de Montréal.

La dragueur *St. Louis* a travaillé à Dorval du 7 juillet au 22 août 1892, creusant l'abord du débarcadère jusqu'à l'eau profonde, faisant deux coupes, une longue de 800 pieds et l'autre de 400, sur une largeur de 23 pieds chacune, à une profondeur de 7 pieds à eau basse. Il a été enlevé 6,340 verges cubes d'argile, 85 de cailloux et 1,740 de sable.

DRAGAGE AU BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Au mois de septembre, le dragage commencé au printemps sur la barre, en travers de l'entrée du bassin, a été terminé, obtenant un cheval de 300 pieds d'une profondeur de 10 pieds à mer basse. L'entrée entre les murs des ailes a aussi été creusée.

DRAGAGE À LONGUEUIL.

Longueuil, chef-lieu du comté de Chambly, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, presque vis-à-vis Montréal.

Le 2 juillet 1892, le dragueur *St. Louis* travaillait en face du quai construit par ce ministère à Longueuil sur une batture de tuf, mais après avoir travaillé durant trois jours à enlever 200 verges cubes de matières, les travaux furent abandonnés, vu qu'il fallait un dragueur plus lourd et plus puissant pour exécuter le travail.

DRAGAGE DANS LE SAINT-MAURICE.

La rivière Saint-Maurice coule vers le sud et se déverse dans le Saint-Laurent, aux Trois-Rivières.

Dans le but de permettre aux barges dont se servent les marchands de bois, de charger au port public, le chenal occidental du Saint-Maurice a été creusé, dans le cours de l'été dernier, à une profondeur de 9 pieds à eau basse.

Le 21 juillet 1892, un dragueur a été mis à l'œuvre pour pratiquer un chenal à travers une batture à l'embouchure de la rivière. Les opérations finirent le 5 août 1892, et durant cette période 7,200 verges cubes de sable ont été enlevées et déposées sur la rive sud du Saint-Laurent, un aval de Doucet's Landing au coût de $1,895.56.

Le chenal dragué dans le cours des années précédentes s'est considérablement rempli.

DRAGAGE À SAINT-PLACIDE.

Le village de Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, se trouve sur la rive nord de l'Ottawa, à environ 18 milles en amont de son confluent avec le Saint-Laurent et à 9 milles de Saint-André.

Le 19 octobre 1892, le *St. Louis* a commencé à draguer dans le chenal des bateaux à vapeur à partir de l'extrémité est du quai à Saint-Claude jusqu'à l'eau profonde dans l'Ottawa, pratiquant une tranché longue de 200 pieds, large de 23, à une profondeur de 8 pieds. Les opérations arrivèrent le 10 novembre, date à laquelle le dragueur avait enlevé 1,322 verges cubes d'argile, de cailloux et de pierre.

PROVINCE D'ONTARIO.

DRAGAGE À BATH.

Bath est un village constitué en corporation dans le comté de Lennox; il se trouve sur la rive nord du lac Ontario, à 3½ milles d'Ernestown.

Le 27 mai, le dragueur *Queen* et son outillage arrivèrent à Bath où ils travaillèrent durant quatre jours, pratiquant deux tranchées, le long du quai de Ball, de 75 et de 50 pieds de longueur et de 25 de largeur à une profondeur de 7 pieds, et une tranchée du côté occidental du quai de Finkle. Il a été enlevé 80 verges cubes de cailloux et 900 d'argile.

DRAGAGE À BELLEVILLE.

Belleville, chef-lieu du comté de Hastings, est situé sur la baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Moira, à 43 milles de l'ouest de Kingston. On y trouve plusieurs manufactures importantes, et le port est excellent, bien que peu profond. Toutefois, dans le cours des dernières étés le ministère y a fait faire du dragage et le port en a été amélioré.

Le 2 juillet 1892, le drageur *Queen* travaillait à l'extrémité sud de l'île Mill et a continué ses opérations jusqu'au 1er aout; durant cette période 3 tranchées longues de 349, 444 et de 461 pieds et larges de 25 pieds chacune, à une profondeur de 11 pieds à l'eau basse, ont été pratiquées; il a été enlevé 2,180 verges cubes de gravier, 3,227 verges cubes d'argile et de pierre, 226 verges cubes de tuf et 491 verges cubes de cailloux.

Les travaux furent repris le 20 septembre du côté nord et du côté ouest de l'île Mill, deux tranchées longues de 474 pieds et larges de 50, à une profondeur de 6½ pieds était faite, plus une autre tranchée longue de 190 pieds et une autre de 50, larges de 25 pieds chacune à une profondeur de 6 pieds. On a aussi pratiqué une coupe le long des quais à houille et à bois à une profondeur de 9 à 11 pieds. Les travaux cessèrent pour la saison, à Belleville, le 15 novembre; à cette date il avait été enlevé une autre quantité de 4,446 verges de gravier, 2,610 d'argile et de pierre et 1,296 de cailloux. Le même dragueur reprit les travaux dans ce port le 3 juin 1873, et à l'expiration de l'exercice il travaillait du côté sud de l'île Mill, enlevant une pointe de terre et faisant quatre tranchées de raccordement longues respectivement de 213, 238, 227 et de 145 pieds, larges de 25 pieds chacune, à une profondeur de 11 pieds, draguant 2,798 verges cubes de graviers et 3,952 d'argile et de pierre.

DRAGAGE À BOWMANVILLE.

Le port de Bowmanville, ou Port-Darlington, comté de Durham, se trouve sur la rive nord du lac Ontario, à 40 milles à l'est de Toronto. C'est un port artificiel, formé par deux jetées parallèles construites à l'embouchure d'une crique et s'étendant au large dans le lac.

Comme ce port était considérablement obstrué de vase, un dragueur a été mis à l'œuvre le 20 juillet 1892 et a continué à travailler jusqu'au 8 août, période durant laquelle 18,400 verges cubes de sables ont été enlevées.

Le dragueur *Nipissing*, qui arriva à cet endroit le 6 juin 1893, fut mis à draguer à une profondeur de 14 pieds entre les jetées et dans le port, et à l'expiration de l'exercice il y travaillait encore. Deux tranchées de 1,200 et de 600 pieds de longueur et de 25 de largeur chacune ont été faites et 12,510 verges cubes de sable ont été enlevées.

DRAGAGE À COBOURG.

Cobourg, chef-lieu du comté de Northumberland, est situé sur la rive sud du lac Ontario, et à 69 milles à l'est de Toronto par chemin de fer.

Du 12 juillet au 3 septembre 1892, un dragueur a travaillé dans ce port, le creusant à 12 pieds à l'eau la plus basse du lac Ontario. Il a été enlevé 17,060 verges cubes de sable.

DRAGAGE À COLLINGWOOD.

Collingwood, comté de Simcoe, se trouve sur la baie de Nottawasaga, sur la rive sud de la baie Georgienne, et est un des points terminaux du chemin de fer du Grand-Tronc. Collingwood est à 94 milles de Toronto. Le port est grand et commode, protégé au nord et à l'est par d'immenses brise-lames, et pour faciliter le commerce maritime, le ministère, depuis plusieurs années, y fait travailler un dragueur pour creuser le chenal qui conduit aux quais et auprès des quais mêmes.

Au commencement de l'exercice de 1892-93, le dragueur *Challenge* travaillait dans le port sur une batture entre les feux d'alignement et le quai du chemin de fer pratiquant un chenal large de 98 pieds à une propfondeur de 15 pieds. On a aussi fait deux coupes de 15 pieds de profondeur à travers une barre vis-à-vis le quai de la ville. Les travaux furent suspendus pendant un certain temps, le 1er août, date à laquelle il avait été enlevé 4,965 verges cubes d'argile. Les travaux furent repris le 21 octobre, le dragueur travaillant sur un banc de tuf en dehors du brise-lames et faisant une coupe longue de 174 pieds, large de 28, à une profondeur de 15 pieds; une autre tranchée longue de 400 pieds, large de 25, à une profondeur de 15 pieds a aussi été faite entre les feux d'alignement et le quai du chemin de fer, la quantité suivante de matières ayant été enlevée, savoir : 350 verges cubes de tuf et 1,000 d'argile, les travaux se terminant le 9 novembre.

Le 27 mai 1893, le *Challenge* reprit les travaux dans ce port, pratiquant une tranchée à travers la barre de tuf en dehors des brise-lames, obtenant un chenal profond de 14 pieds et large de 120 pieds. On a aussi fait d'autres travaux de dragage entre les feux d'alignement et le quai du chemin de fer; la nouvelle quantité de matières enlevées sur les deux battures était de 710 verges cubes de tuf et de 4,180 verges d'argile.

DRAGAGE À GANANOQUE.

Gananoque se trouve dans le comté de Leeds, sur la rive nord du Saint-Laurent. C'est à 18 milles au nord-est de Kingston et à 30 milles à l'ouest de Brockville.

Le 17 novembre 1892, le dragueur *Queen* a commencé à draguer à cet endroit deux bassins pour les piles d'un nouveau pont et il y travailla jusqu'au 28 novembre. Le 17 avril 1893 les travaux recommencèrnet dans la rivière et se continuèrent jusqu'au 27 du même mois, résultant en deux tranchées voisines, du coté est de 230 et de 100 pieds de longueur, et du coté ouest en une tranchée longue de 295 pieds, le tout à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse, 2,696 verges cubes de sable mélé de bran de scie étant enlevées.

DRAGAGE À GODERICH.

Goderich, situé dans le comté de Huron, se trouve à l'embouchure de la rivière Maitland qui se déverse dans le lac Huron à environ 68 milles de Sarnia.

Au commencement de l'exercice le dragueur élevateur N° 9 était à draguer dans ce port. Du dragage a été fait en dedans et en dehors des jetées, commençant à un point à 700 pieds au large dans le lac, la tranchée était bien formée et se rétrécissant de 400 pieds à 162 pieds à l'entrée des jetées pour se terminer près de l'élévateur du chemin de fer. La longueur totale des travaux à partir de l'extérieur à l'intérieur du port est de 3,000 pieds avec une prfondeur de 20 pieds d'eau en dehors des jetées et de 18 pieds entre les jetées et dans le port.

A la reprise des travaux, au printemps de 1893, on constata qu'il était nécessaire de repasser une partie du travail exécuté en 1892, car il s'était fait beaucoup de remplage pendant l'hiver, particulièrement à l'entrée des jetées. On commença à draguer à 400 pieds au large et continua jusqu'à une distance de 312 pieds entre les jetées. On fit aussi du dragage dans le port à partir de l'extrémité des jetées, jusqu'au quai de l'élévateur, obtenant en moyenne une profondeur de 17 pieds. A l'expiration de l'exercice le dragage se continuait.

Dans le cours de 1892-93, un total de 239,240 verges cubes de tuf, de sable, de graviers fin et ordinaire, de caillou, d'argile et de pierres a été enlevé, au coût de 6½ cents la verge cube.

DRAGAGE À HAMILTON.

Le port d'Hamilton est une grande nappe d'eau qu'entoure la grève de Burlington; il est à 37 milles à l'ouest de Toronto.

Le premier juillet 1892, le dragage commencé sous l'empire d'un contrat avec Mr F. B. McNamee en date du 16 mai, s'exécutait sur la batture vis-à-vis les quais à l'extrémité occidentale du port, les travaux se continuèrent jusqu'au 16 août, époque où ils cessèrent, le nombre total de verges cubes enlevées depuis le commencement étant de 50,989.

DRAGAGE À LA RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

La rivière Kaministiquia se déverse dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, à l'ouest de Port-Arthur.

Il s'expédie de cette rivière de grandes quantités de blé vers l'est, et pour faciliter la navigation aux vapeurs qui transportent ce blé, une somme considérable de dragage a été faite sur la barre qui se trouve dans la baie et dans la rivière même.

Aux élévateurs, la rivière est étroite et les vaisseaux ne pouvaient virer sans beaucoup de difficulté; pour obvier à cela, un contrat a été passé en avril 1892 pour la formation d'un bassin à virer au crique McKellar et pour l'exécution des travaux de dragage à d'autres endroits où c'était nécessaire.

Les travaux qui étaient en voie d'exécution à l'expiration de l'exercice se sont continués dans la rivière jusqu'au 14 septembre 1892. Ils furent alors interrompus pour la saison, la quantité d'argile, de vase et de sable enlevée s'élevant à 48,408 verges cubes.

Le 2 juin 1893, le dragueur fut mis à l'œuvre sur la barre au large de l'embouchure de la rivière, travaillant à une coupe sur la ligne du centre des feux d'enlignement, à une profondeur de 16 pieds. Cette tranchée une fois terminée on en pratiquera deux autres de chaque côté de cette première à la même profondeur.

La quantité d'argile sablonneuse enlevée du 2 au 30 juin s'est élevée à 7,595 verges cubes.

DRAGAGE À KINCARDINE.

Kincardine est à l'embouchure de la rivière Penetongore qui se déverse dans le lac Huron, 31 milles au nord de Goderich.

Le 3 septembre 1892, ordre fut donné de reprendre les travaux de dragage, et les opérations commencèrent le 3 et se continuèrent jusqu'au 22 octobre. Le dragueur a travaillé 248½ heures et a enlevé 10,445 verges cubes d'argile, de sable, etc.

Le 5 mai dernier, le dragage fut de nouveau repris et continué jusqu'au 20 mai, époque où 3,800 verges cubes de limon et de sable mouvant avaient été enlevées.

DRAGAGE DANS LE PORT DE KINGSTON.

Kingston se trouve au pied du lac Ontario, à 172 milles à l'ouest de Montréal.

Le 5 mai 1893, le dragueur *Queen* commença les opérations dans le port de Kingston; on débuta par des travaux au quai Rathburn, où l'on pratiqua deux tranchées longues de 455 et de 400 pieds, larges de 50, d'une profondeur de 11 pieds.

Une coupe de 25 pieds de longueur sur 25 de largeur à une profondeur de 10 pieds fut faite au quai d'Anglin au-dessous du pont du chemin de fer ; une courte tranchée fut ainsi draguée en dehors du bassin de radoub. Les travaux cessèrent le 27 mai, le dragueur ayant enlevé 1,824 verges cubes d'argile et de pierre et 6,202 verges cubes d'argile.

DRAGAGE À KINGSVILLE.

Kingsville se trouve dans la circonscription électorale d'Essex-Sud, sur le lac Erié, et est à environ 25 milles de l'embouchure de la rivière Détroit. Le port est formé de deux jetées qui s'étendent de la rive jusqu'au large dans le lac.

Comme l'entrée du port était obstruée d'une barre, le dragueur *Ontario*, le 4 juillet 1892, se mit à la draguer, continuant ses travaux jusqu'au 23 du même mois, enlevant 5,580 verges cubes de tuf et de sable. Cinq coupes longues de 335, larges de 135, à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse ont été faites à travers la barre.

DRAGAGE À LION'S HEAD.

Lion's Head est situé du côté-ouest de la baie Georgienne, comté de Bruce, à environ 35 milles de Wearton dans une direction nord-est.

Du 14 septembre au 22 octobre 1892, un dragueur a travaillé à cet endroit à l'enlèvement d'une accumulation de gravier et de pierre, enlevant 15,900 verges cubes au coût de $2,492.45.

DRAGAGE À MEAFORD.

Meaford se trouve sur la rive méridionale de la baie Georgienne, dans le comté de Grey, à 115 milles au nord de Toronto.

Du 1er au 23 mai 1893, le dragueur *Challenge* a été occupé à enlever d'anciens pieux et à préparer le fond pour des ouvrages en pilotis à l'intérieur du port, pratiquant une tranchée longue de 278 pieds, large de 25 à une profondeur de 13 à 10 pieds; une courte tranchée longue de 70 pieds, large de 25 a aussi été faite à une profondeur de 10 pieds. Une coupe longue de 250 pieds, large de 25, à une profondeur de 14 pieds a été faite en dehors du débarcadère. Il a été dragué à cet endroit une quantité totale de 7,830 verges cubes d'argile et de gravier.

DRAGAGE À MIDLAND.

Midland, comté de Simcoe, est le point terminal de la division de Midland du chemin de fer du Grand Tronc, sur la baie Georgienne.

Un dragueur a commencé les travaux le 16 juillet et les termina le 7 août, après avoir enlevé 23,885 verges cubes de matières en 401½ heures. La somme employée à ce dragage s'est elevée à $4,999.96, et le prix de la verge cube a été de 20 cents.

DRAGAGE À LA BAIE DE MOSQUITO.

On a fait du dragage pendant quatre jours du mois d'août à cet endroit; une tranchée longue de 540 pieds, large de 25, à une profondeur de 10 pieds a été pratiquée du quai à l'eau profonde ; 720 verges cubes de vase ont été enlevées.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE NAPANEE.

La ville de Napanee est située sur la rive droite de la rivière Napanee, à environ 5 milles en amont de son embouchure, sur la baie de Quinté.

Le 16 juillet, le dragueur *Nipissing* a commencé à travailler au quai Rathburn, faisant un chenal long de 350 pieds, large de 50 à une profondeur de 10 pieds à l'eau basse. Deux coupes ont été faites vis-à-vis le quai de Downey, longues de 450 pieds chacune, et une au quai de Dafoe, longue de 375 pieds, le tout à une profondeur de 10 pieds à l'eau basse. Le dragueur a aussi été occupé à enlever d'anciennes piles et à draguer un bassin pour les fondations des piles du nouveau pont. Il a été

enlevé une quantité totale de 4,820 verges cubes de vase, de sable, d'argile et de pierre.

DRAGAGE À NEWCASTLE.

Le port Newcastle se trouve sur la rive nord du lac Ontario, à 47 milles à l'est de Toronto.

Le 21 août 1892, le dragueur *Nipissing* a commencé à enlever une barre de sable entre les jetées et dans le port, pratiquant deux tranchées, une 700 pieds de longueur et l'autre 600, sur une largeur de 50 pieds et à une profondeur de 10¼, terminant les travaux le 12 septembre. De nouveau, le 30 avril au 5 juin 1893 le même dragueur était occupé à enlever une autre accumulation de sable entre les jetées, pratiquant deux tranchées de 1,100 et de 700 pieds chacune, à une profondeur de 14 pieds à l'eau basse. Ce dragueur a enlevé, à Newcastle, une quantité totale de 16,170 verges cubes de sable.

DRAGAGE DE NEWPORT.

Northport, comté de Prince-Edward, est situé sur la baie de Quinté, à 12 milles de Belleville.

Le premier juin 1893, le dragueur *Nipissing* a travaillé une journée à cet endroit, faisant une coupe de 95 pieds de longueur, de 25 pieds de largeur, à une profondeur de 9 pieds du côté ouest du quai. Trois anciennes piles ont aussi été enlevées du côté est. En tout 395 verges cubes d'argile et de pierre ont été draguées et déposées dans le quai.

DRAGAGE À OWEN-SOUND.

Owen Sound est situé dans le township de Sydenham, c'est le point terminal du chemin de fer canadien du Pacifique (division de Toronto, Grey et Bruce) et de la ligne des steamers de cette compagnie, sur les lacs supérieurs.

Le parlement a accordé la somme de $15,000 pour être employée dans le cours de 1892-93 à des travaux de dragage à cet endroit, et le 17 août dernier un contrat a été passé avec M. David Porter, de Wearton, pour draguer à une profondeur de 16 pieds à l'eau basse, à raison de 11½ cents la verge cube, mesure de chalan, une étendue indiquée sur le plan soumis aux soumissionnaires.

Les travaux commencèrent le 12 septembre 1892, et à l'expiration de l'exercice 119,100 verges cubes de matières avaient été enlevées.

Ce ministère fait en ce moment, draguer, à l'entreprise, un nouveau chenal pour arriver à ce port, ayant une longueur d'environ un demi-mille. On a l'intention de draguer à une profondeur de 16 pieds au-dessous du zéro du mesureur, maintenant établi, dans le but d'obtenir une profondeur suffisante pour permettre aux vaisseaux d'entrer à tous les degrés du niveau de l'eau; le zéro du mesureur indique le niveau le plus bas qu'on connaisse, tel qu'enregistré en février 1892.

Les matières draguées dans le fond du port d'Owen Sound, tant dans la rivière que dans l'approche, se composent d'une terre d'alluvion très fine et de sable encore plus fin. Les matières tombent dans les tranchées pratiquées au moyen de dragage, et continueront ainsi jusqu'à ce que les côtés de ces tranchées forment une inclinaison naturelle. Ceci explique une somme considérable de dragage exécutée à cet endroit suivie de résultats relativement si faible.

DRAGAGE À PENETANGUISHENE.

Penetanguishene est situé au nord de la péninsule de l'est dans la baie Georgienne. C'est le point terminal d'un des embranchements du chemin de fer du Grand Tronc.

Comme on a accordé pour 1892-93 la somme de $2,500 dans le but de draguer le port, les travaux commencèrent le 18 août et se terminèrent le 1er septembre, le dragueur travaillant 160 heures après avoir enlevé 13,261 verges cubes de matières. La somme employée à cette fin s'est élevée à $2,491.28.

DRAGAGE À PICTON.

Le port de Picton, comté de Prince-Edward, se trouve sur la rive sud de la baie de Quinté, à 36 milles au sud-ouest de Kingston et à 8 milles à l'est de Belleville.

Le dragueur *Nipissing* qui travaillait dans ce port au 30 juin 1892, a continué à travailler en 1892-93 jusqu'au 12 juillet pratiquant 3 tranchées longues de 200 pieds, larges de 80, à une profondeur de 10 pieds à l'eau basse, après avoir enlevé 3,540 verges cubes de vase.

DRAGAGE À PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, district d'Algoma, se trouve à la tête de la baie du Tonnerre, lac Supérieur.

Le 15 septembre 1892, on a mis un dragueur à creuser un chenal de 18 pieds de profondeur à travers la barre qui obstruait la libre entrée des vaisseaux dans l'ouverture ménagée dans le brise-lames. Lorsque la mer était trop grosse pour travailler sur la barre, le dragueur travaillait en dedans du brise-lames au quai de l'Etat, à l'élévateur et aux endroits qui nécessitaient du creusage, afin d'obtenir 16 pieds d'eau. Les travaux se terminèrent le 5 novembre après avoir enlevé 12,531 verges cubes d'argile et créé une amélioration sensible pour la navigation.

DRAGAGE À PORT-CRÉDIT.

Port-Crédit, dans le comté de Peel, est situé sur la rive nord-ouest du lac Ontario, à 14 milles à l'ouest de Toronto.

Le dragage d'un chenal entre les jetées qui conduisent au port, travaux en voie d'exécution à l'expiration de l'exercice de 1891-92 jusqu'au 8 juillet 1892, date à laquelle une autre quantité de 3,515 verges cubes depuis le commencement du dragage.

Le chenal dragué avait 600 pieds de longueur, 50 de largeur et une profondeur de 10 pieds au niveau du lac le plus bas.

DRAGAGE À PORT-ELGIN.

Port-Elgin se trouve dans la division électoral de la partie méridionale du comté de Bruce, sur la rive est du lac Huron, environ 24 milles au nord de Kincardine.

La somme de $2,500 a été accordée par le parlement pour être employée, dans le cours de 1892-93, à draguer le chenal qui conduit au quai et à faire d'urgentes réparations au brise-lames, etc.

Le dragage commença le 4 juillet et se termina le 16 août. Le dragueur a travaillé 300 heures et a enlevé 10,775 verges cubes d'argile et de sable.

Le 22 mai 1893, le dragage recommença et à l'expiration de l'exercice une autre quantité de 13,915 verges cubes d'argile et de sable avait été enlevée.

DRACAGE À PORT-HOPE.

Port-Hope se trouve dans le comté de Durham, sur le lac Ontario, à 63 milles de Toronto.

Du 19 septembre à la fermeture de la navigation en 1892, le dragueur *Nipissing* a été occupé à creuser le côté occidental du port ouest à une profondeur de 11 pieds, 6,180 verges cubes de vase et 7,020 verges cubes de sable ayant été enlevées.

DRAGAGE À PORT-STANLEY.

Le port Stanley se trouve à l'embouchure de la *Kettle Creek*, dans le comté d'Elgin, sur la rive nord du lac Erié, à 84 milles du port Colborne, et à 24 milles de London ; et est formé par deux jetées qui s'étendent dans le lac de chaque côté de l'embouchure de la crique.

Le dragueur *Ontorio* a travaillé dans ce port du 3 septembre au 6 octobre 1892 sur un haut fond entre les jetées, pratiquant deux coupes longues de 800 et de 490 pieds respectivement, le tout ayant une largeur de 50 pieds, à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse. Un bassin à virer a aussi été fait dans le port à une profondeur de 11 pieds.

Les travaux recommencèrent le 6 mai 1893, sur un haut fond en dehors des jetées et dans le port, obtenant une profondeur de 12 pieds d'eau, et à l'expiration de l'exercice 33,420 verges cubes d'argile, et de sable et de vase avaient été enlevées.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE DU DÉTROIT.

La rivière du Détroit relie le lac Saint-Clair au lac Erié, se déversant dans ce dernier un peu en aval de la ville du Détroit. C'est une voie très importante de communication par eau, tout le commerce maritime des baies supérieurs s'en sert.

Le 23 juillet 1892, le dragueur *Ontario* a été amené à Anderdon et le 25 il commença à draguer le long des docks et à partir de ceux-ci jusqu'au chenal principal, pratiquant deux tranchées de 660 pieds de longueur, de 45 pieds de largeur et une coupe de 190 pieds de longueur, de 25 pieds de largeur, le tout à une profondeur de 12 pieds. Les travaux se terminèrent le 20 août après avoir enlevé 7,520 verges cubes d'argile et de sable et 560 verges cubes de cailloux.

Le 25 août, l'outillage fut amené à Amherstburg et travailla pendant un jour vis-à-vis le dock au charbonnage, enlevant 240 verges cubes d'argile.

Les travaux à Amherstburg furent repris le 13 octobre vis-à-vis les docks et se continuèrent jusqu'au 10 décembre, date à laquelle les travaux se terminèrent pour la saison, après avoir enlevé 13,710 verges cubes d'argile, de cailloux et de gravier. Deux tranchées longues de 1,075 pieds chacune, deux de 700 et une de 195 pieds (toutes voisines) ont été faites. Ces tranchées ont une largeur de 23 pieds chacune et une profondeur de 16 pieds à eau basse.

Le 28 avril 1893, le dragueur reprit les travaux à Amherstburg nivelant les rebords de plusieurs coupes faites l'été précédent, 660 verges cubes d'argile étant enlevées.

Les travaux exécutés à cet endroit ont été d'une grande utilité pour les nombreux vapeurs, tant étrangers que canadiens qui viennent faire du charbon à Amherstburg. Toutefois il sera nécessaire de faire d'autres travaux dans les environs dans le but de rendre la navigation sure aux vaisseaux d'un fort tonnage qui remontent ou descendent la rivière en grand nombre.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE SAUGEEN.

La rivière Saugeen se jette dans le lac Huron au village de Southampton, à 143 milles en amont de Sarnia. L'embouchure de la rivière forme un petit port dont les pêcheurs et la petite batellerie se servent beaucoup.

Comme l'eau à l'embouchure est peu profonde, un dragueur s'est mis à y travailler le 22 août pour permettre aux bateaux de pêche d'y entrer sans danger. Il y travailla durant 72 heures et enleva 2,250 verges cubes d'argile et de pierre au prix de $576.

DRAGAGE À THORNBURY.

Thornbury est situé du côté occidental de la baie Georgienne à l'embouchure de la rivière du Castor, dans le comté de Grey, à 13 milles à l'ouest de Collingwood.

Du 2 août au 21 octobre 1892, le dragueur *Challenge* a travaillé à cet endroit. Les opérations commencèrent à l'entrée du port, trois tranchées longues de 300 pieds étant faites, obtenant un chenal large de 100 pieds à une profondeur de 14 pieds à l'eau basse. Quatre tranchées ont aussi été faites entre les jetées, longues, chacune, de 275 pieds sur une largeur totale de 100 pieds et à une profondeur de 14 pieds à l'eau basse. Le fond des nouveaux ouvrages en pilotes dans la partie intérieure du port, a aussi été préparé.

Voici les quantités de matières qui ont été enlevées pendant la période précitée : 2,190 verges cubes de tuf, 2,160 de gravier et 4,590 de sable soit un total de 8,940 verges cubes.

DRAGAGE À WHITBY.

Whitby est situé sur la rive nord du lac Ontario, dans le comté d'Ontario, à 30 milles à l'est de Toronto.

L'attention de ce ministère ayant été attirée sur la nécessité de faire du dragage, un dragueur a été employé pour faire disparaître les obstacles, et les travaux commencés le 1er juillet 1893, se sont terminés le 19 du même mois.

Il a été enlevé 16,300 verges cubes de sable, de vase et d'argile, au coût de $1,485.

DRAGAGE À L'ILE WOLFE.

L'île Wolfe est une grande île à l'entrée du Saint-Laurent, au pied du lac Ontario.

Le dragueur *Queen* a été occupé à travailler du 3 août au 13 septembre ; commençant sur un haut fond vis-à-vis le quai de la ville, il a pratiqué 2 tranchées de 100 pieds et 2 de 555 pieds de longueur chacune, ayant chacune 25 pieds de largeur, à une profondeur de 8 pieds. Deux tranchées ont aussi été faites du côté est du quai, sur une longueur de 572 pieds et une profondeur de 6 pieds.

D'autres travaux ont été faits en avril et en mai, 1893, vis-à-vis le quai de la ville, la quantité totale de matières draguées à cet endroit s'élevant à 10,492 verges cubes d'argile.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Challenge," pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Articles.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	342 00	342 00	395 00	554 00	231 33	30 00	30 00	30 00	379 57	323 50	395 00	336 17	3,388 57
Houille	388 98	127 26	123 71	100 29	46 75	...	...	...	...	290 65	...	...	1,077 64
Bois	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Comestibles	100 00	100 00	100 00	103 47	54 98	...	...	...	...	10 66	103 43	100 60	673 14
Approvisionnements	59 01	...	...	5 50	6 10	...	...	...	...	105 12	8 84	14 09	198 66
Equipement	...	...	...	...	...	...	...	...	109 92	...	54 25	3 00	167 17
Réparations	31 86	11 49	11 10	4 50	432 54	...	...	19 42	168 52	154 92	8 90	62 80	906 05
Pilotage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Remorquage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Imprévus	3 71	3 62	6 42	14 52	...	...	...	...	11 24	8 72	...	34 04	82 27
Totaux	925 56	584 37	636 23	782 28	771 70	30 00	30 00	49 42	669 25	893 57	570 42	550 70	6,493 50
Frais d'exploitation	893 70	572 88	625 13	777 78	339 16	30 00	30 00	30 00	500 73	738 65	561 52	487 90	5,587 45
Répar. ordinaires	31 86	11 49	11 10	4 50	...	...	...	19 42	168 52	154 92	8 90	62 80	473 51
do extraordinaires	...	...	...	...	432 54	...	...	...	...	...	...	...	432 54
Totaux	925 56	584 37	636 23	782 28	771 70	30 00	30 00	49 42	669 25	893 57	570 42	550 70	6,493 50

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Ontario," pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Articles.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	350 07	342 00	395 00	395 00	395 00	372 06	30 00	30 00	379 57	450 97	402 00	342 00	3,883 67
Houille	133 95	226 15	175 00	349 82	142 55	108 15	.....	.....	.....	.....	231 95	351 50	1,719 07
Bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Comestibles	100 00	100 00	100 00	100 00	100 00	55 34	.....	.....	.....	14 45	102 85	102 90	775 54
Approvisionnements	54 99	29 13	8 60	5 50	6 01	2 49	.....	.....	.....	50 31	.....	.....	157 03
Equipement	37 07	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	133 66	34 05	34 52	.....	239 30
Réparations	9 69	21 99	.....	.....	4 60	.....	.....	15 92	191 68	200 22	12 84	.....	456 94
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus	3 35	11 52	6 25	6 68	2 80	48 47	.....	.....	12 06	9 40	16 61	6 31	123 45
Totaux	689 12	730 79	684 85	857 00	650 96	586 51	30 00	45 92	716 97	759 40	800 77	802 71	7,355 00
Frais d'exploitation	679 43	708 80	684 85	857 00	646 36	586 51	30 00	30 00	525 29	559 18	787 93	802 71	6,898 06
Répar. ordinaires	9 69	21 99	.....	.....	4 60	.....	.....	15 92	.....	200 22	12 84	.....	265 26
do extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	191 68	.....	.....	.....	191 68
Totaux	689 12	730 79	684 85	857 00	650 96	586 51	30 00	45 92	716 97	759 40	800 77	802 71	7,355 00

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Nipissing," pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Articles.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	323 00	307 84	359 17	375 00	308 47	30 00	30 00	30 00	379 57	312 66	395 00	328 00	3,178 71
Houille	238 62	275 09	231 82	218 82	23 72	.....	.....	.....	.....	71 43	183 94	224 04	1,467 48
Bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 50	.....	.....	3 50
Comestibles	100 90	96 07	93 63	100 00	38 58	.....	.....	.....	.....	22 66	104 94	104 94	661 72
Approvisionnements	46 34	3 97	21 90	13 60	2 00	.....	.....	.....	.....	54 97	.....	7 50	150 28
Equipement	.....	.....	103 50	.....	.....	.....	.....	.....	101 15	.....	.....	6 00	210 65
Réparations	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 86	81 52	161 35	161 75	32 02	296 50
Pilotage	.....	17 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17 00
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus	8 35	.....	4 94	7 96	.....	.....	.....	.....	14 57	14 26	8 10	3 50	61 68
Totaux	732 21	699 97	814 96	715 38	372 77	30 00	30 00	34 86	576 81	640 83	693 73	706 00	6,047 52
Frais d'exploitation	717 21	699 97	814 96	715 38	372 77	30 00	30 00	30 00	495 29	479 48	691 98	673 98	5,751 02
Réparat. ordinaire	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 86	81 52	161 35	1 75	32 02	296 50
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	732 21	699 97	814 96	715 38	372 77	30 00	30 00	34 86	576 81	640 83	693 73	706 00	6,047 52

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Queen," pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Articles.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	333 00	335 59	359 00	385 00	443 30	32 00	30 00	30 00	441 53	390 49	392 90	325 00	3,533 86
Houille	176 00	250 00	149 80	230 25	165 25	...	...	...	...	151 23	179 03	218 12	1,519 68
Bois	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1 00	...	1 00
Comestibles	100 00	100 00	100 00	100 00	93 63	...	...	...	...	51 36	104 91	106 60	756 50
Approvisionnements	47 26	...	56 45	9 80	...	...	...	...	100 73	11 60	...	...	225 84
Equipement	...	...	39 85	...	...	...	...	...	...	30 74	25 00	...	95 59
Réparations	24 20	60 04	18 79	12 75	16 21	...	...	7 66	81 52	122 66	2 25	55 43	401 51
Pilotage	...	...	...	5 00	...	...	...	...	...	...	...	...	5 00
Remorquage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Imprévus	14 46	11 23	4 88	4 95	20 91	...	...	...	15 51	7 89	5 19	7 00	92 02
Totaux	694 92	756 86	764 77	747 75	739 30	32 00	30 00	37 91	639 09	765 97	710 28	712 15	6,631 00
Frais d'exploitation	670 72	696 82	745 98	735 00	723 09	32 00	30 00	30 00	537 57	643 31	708 03	656 72	6,229 49
Réparat. ordinaires	24 20	60 04	18 79	12 75	16 21	...	...	7 66	81 52	122 66	2 25	55 43	401 51
do extraordin.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Totaux	694 92	756 86	764 77	747 75	739 30	32 00	30 00	37 91	639 09	765 97	710 28	712 15	6,631 00

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Saint-Louis," pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Articles.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	289 00	287 39	335 00	335 00	293 00	39 00	30 00	30 00	379 57	222 05	342 54	414 00	2,996 55
Houille	70 75	233 22	124 31	126 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	269 76	.....	824 84
Bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Commestibles	90 15	80 32	90 00	90 00	57 18	.....	.....	.....	.....	.....	69 78	100 45	577 88
Approvisionnements	39 83	12 27	.....	8 89	20 00	.....	.....	.....	.....	7 00	4 90	92 89	92 89
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41 35	.....	19 48	.....	60 83
Réparations	15 06	.....	8 06	9 22	12 18	11 93	.....	.....	81 52	185 90	170 73	7 85	502 45
Pilotage	.....	5 00	.....	9 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75 00	.....	89 00
Remorquage	.....	.....	20 00	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 00
Imprévues	7 19	6 91	11 52	4 26	15 75	2 00	.....	.....	10 51	.....	12 40	4 20	74 74
Totaux	511 98	625 11	588 89	603 17	398 11	52 93	30 00	30 00	512 95	414 95	964 59	526 50	5,259 18
Frais d'exploitation	496 92	625 11	580 83	593 95	385 93	41 00	30 00	30 00	431 43	229 05	793 86	518 65	4,756 73
Répar. ordinaires	15 06	.....	8 06	9 22	12 18	11 93	.....	.....	81 52	185 90	.....	7 85	331 72
do extraordinair.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	170 73	.....	170 73
Totaux	511 98	625 11	588 89	603 17	398 11	52 93	30 00	30 00	512 95	414 95	964 59	526 50	5,259 18

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "N° 9," pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Articles.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	611 54	620 75	703 50	703 50	747 04	38 75	118 06	398 06	519 01	771 48	629 19	563 14	6,424 02
Houile	965 22	406 25	639 47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	198 41	1,292 75	.....	3,502 10
Bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Commestibles	170 00	181 93	178 25	180 00	141 83	.....	.....	.....	.....	64 00	165 00	165 00	1,246 01
Approvisionnements	33 45	15 35	38 11	25 85	18 41	.....	.....	.....	.....	588 46	10 23	.....	729 86
Equipement	6 00	1 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9 43	.....	24 37	.....	40 95
Réparations	226 06	266 91	51 55	88 06	53 22	.....	122 80	172 32	1,437 70	234 63	12 75	57 47	2,723 47
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévues	2 17	11 23	10 00	5 00	13 35	.....	.....	.....	21 94	14 23	15 00	.....	92 92
Totaux	2,014 44	1,503 57	1,620 88	1,002 41	973 85	38 75	240 86	570 38	1,988 08	1,871 21	2,149 29	785 61	14,759 33
Frais d'explaitation	1,788 38	1,236 66	1,569 33	914 35	920 63	38 75	118 06	398 06	550 38	1,636 58	2,136 54	728 14	12,035 86
Répar. ordinaires	89 75	49 49	51 55	17 37	53 22	.....	.....	.....	.....	234 63	12 75	57 47	566 23
do extraordinair	136 31	217 42	.....	70 69	.....	.....	122 80	172 32	1,437 70	.....	.....	.....	2,157 24
Totaux	2,014 44	1,503 57	1,620 88	1,002 41	973 85	38 75	240 86	570 38	1,988 08	1,871 21	2,149 29	785 61	14,759 33

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

"CHALLENGE."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Tuf	.....	1,590	600	240	110	.....	.....	.....	.....	.....	120	590	3,250
Gravier	.....	1,320	.....	840	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,150	.....	4,310
Argile	4,965	.....	.....	.....	1,000	.....	.....	.....	.....	.....	5,920	3,940	15,825
Sable—ordinaire	.....	240	1,680	2,670	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,590
Totaux	4,965	3,150	2,280	3,750	1,110	.....	.....	.....	.....	.....	8,190	4,530	27,975

"ONTARIO."

Tuf	1,875	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,875
Cailloux	.....	560	.....	.....	280	260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,100
Gravier	.....	.....	.....	2,015	940	260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,215
Argile	2,580	5,180	.....	2,695	4,060	3,200	.....	.....	.....	150	3,300	1,500	22,665
Argile et pierre	.....	3,860	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,860
Sable—ordinaire	3,705	.....	8,990	1,620	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,640	2,400	22,355
Sable—très fin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,690	8,690
Vase	.....	.....	1,790	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,790
Totaux	8,160	9,600	10,700	6,330	5,280	3,720	.....	.....	.....	150	8,940	12,590	65,550

"NIPISSING."

Argile et pierre	.....	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120
Sable—ordinaire	2,900	3,060	2,670	5,940	1,080	.....	.....	.....	.....	.....	5,700	13,110	34,460
Sable—très fin	.....	660	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,800	.....	5,460
Vase	3,720	1,200	4,560	1,620	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,110
Totaux	6,620	5,040	7,230	7,560	1,080	.....	.....	.....	.....	.....	10,500	13,110	51,140

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

"QUEEN."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Tuf	226	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	226
Cailloux	491	...	120	650	526	...	...	...	...	...	180	...	1,967
Gravier	2,180	...	1,388	2,246	812	...	...	...	...	...	...	2,798	9,424
Argile	...	6,156	3,204	...	...	...	...	...	...	184	7,950	395	17,889
Argile et pierre	3,227	...	...	2,032	578	...	...	...	...	...	1,124	3,952	10,913
Sable—ordinaire	...	...	...	...	272	...	...	...	...	2,424	...	...	2,696
Totaux	6,124	6,156	4,712	4,928	2,188	...	...	...	...	2,608	9,254	7,145	43,115

"SAINT-LOUIS."

Tuf	210	...	576	949	...	...	...	...	...	...	...	...	1,735
Cailloux	35	50	...	...	262	...	...	...	...	...	...	50	397
Argile	3.240	4,060	4,029	1,028	...	...	...	...	...	...	...	250	12,607
Sable et pierre	...	...	...	520	...	...	...	...	...	...	...	...	520
Sable—ordinaire	...	1,740	...	...	...	...	...	...	...	...	1,470	4,230	7,440
Totaux	3,485	5,850	4,605	2,497	262	...	...	...	...	...	1,470	4,530	22,699

"N° 9."

Tuf	...	...	...	5,200	2,195	...	...	...	...	...	2,580	7,410	17,385
Cailloux	200	...	...	3,000	...	...	...	...	...	...	1,560	6,580	11,340
Gravier	950	950	2,750	2,500	915	...	...	...	...	...	650	10,200	18,915
Argile	...	1,000	...	...	...	...	...	...	...	...	2,300	17,570	20,870
Argile et pierre	7,450	6,150	5,940	3,700	1,540	...	...	...	...	...	3,210	5,540	33,530
Sable—ordinaire	29,500	32,000	30,400	8,550	300	...	...	...	...	...	...	...	101,750
Sable—très fin	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5,700	29,750	...	35,450
Totaux	38,100	41,100	39,090	22,950	4,950	...	...	...	...	5,700	40,050	47,300	23 240

ÉTAT du dragage indiquant les matières enlevées aux div. endroits, la dépense annuelle totale pour chaque dragueur et le coût moyen de la verge cube des déblais.

DRAGUEUR "CHALLENGE."

Endroit.	Tuf dur.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Collingwood	1,060	.....	.....	10,145	.....	.....	.....	.....	11,205
Thornbury	2,190	.....	2,160	.....	.....	4,590	.....	.....	8,940
Meaford	.....	.....	2,150	5,680	.....	.....	.....	.....	7,830
	3,250	.....	4,310	15,625	...	4,590	.....	.....	27,975

Dépense totale annuelle, $6,493.50. Coût de la verge cube, 23⅕ centins.

DRAGUEUR "NIPISSING."

Picton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,540	3,540
Adolphustown	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180	180
Napanee	.....	.....	.....	.....	120	3,560	660	480	4,820
Baie Mosquito	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	720	720
Newcastle	.....	.....	.....	.....	.....	11,370	4,800	.....	16,170
Port-Hope	.....	.....	.....	.....	.....	7,020	.....	6,180	13,200
Bowmanville	.....	.....	.....	.....	.....	12 510	.....	.....	12,510
	.....	.....	.....	.....	120	34,460	5,460	11,100	51,140

Dépense totale annuelle, $6,047.52. Coût de la verge cube, 11⅘ centins.

DRAGUEUR "ONTARIO."

Kingsville	1,875	.....	.....	.....	.....	3,705	.....	.....	5,580
Anderdon	.....	560	.....	7,520	3,860	.....	.....	.....	11,940
Port-Stanley	.....	.....	.....	4,290	.....	18,650	8,690	1,790	33,420
Amherstburg	.....	540	3,215	10,855	.....	.....	.....	.....	14,610
	1,875	1,100	3,215	22,665	3,860	22,355	8,690	1,790	65,550

Dépense totale annuelle, $7,355. Coût de la verge cube, 11⅕ centins.

DRAGUEUR "QUEEN."

Belleville	226	1,787	9,424	.....	9,789	.....	.....	.....	21,226
Wolfe Island	.....	.....	.....	10,492	.....	.....	.....	.....	10,492
Gananoque	.....	.....	.....	.....	.....	2,696	.....	.....	2,696
Kingston	.....	.....	.....	6,202	1,124	.....	.....	.....	7,326
Bath	.....	80	.....	900	.....	.....	.....	.....	980
Northport	.....	.....	.....	.....	395	.....	.....	.....	395
	226	1,867	9,424	17,594	11,308	2,696	.....	.....	43,115

Dépense totale annuelle, $6,631. Coût de la verge cube, 15⅜ centins.

ÉTAT du dragage indiquant les matières enlevées aux divers endroits, etc.—*Fin.*

DRAGUEUR "ST-LOUIS."

Endroit.	Tuf dur.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Longueuil	210	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	210
Dorval	.....	85	.....	6,340	.....	1,740	.....	.....	8,165
Charlemagne	1,525	.....	.....	5,477	.....	.....	.....	.....	7,002
St-Placide	.....	262	.....	540	520	.....	.....	.....	1,322
Chateauguay	.....	50	.....	250	.....	5,700	.....	.....	6,000
	1,735	397	.....	12,607	520	7,440	.....	.....	22,699

Dépense totale annuelle, $5,259.18. Coût de la verge cube, 23⅛ centins.

DRAGUEUR N° 9.

Goderich	17,385	11,340	18,915	20,870	33,530	101,750	35,450	.....	239,240

Dépense totale annuelle, $14,759.33. Coût de la verge cube, 6⅛ centins.

PROVINCE DU MANITOBA.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE ROUGE.

La rivière Rouge du nord prend sa source dans le lac du Coude dans la région occidentale du Minnesota, vers la latitude 47° 7′ N., la longitude 95° 25′ O., et après avoir suivi un cours de 665 milles dont 525 sont dans les Etats-Unis, elle se déverse dans le lac Winnipeg, à 21 milles en aval de Selkirk.

A environ 18 milles de Selkirk, la rivière se divise en trois branches connues sous les noms de branche de l'est, branche du centre et branche de l'ouest. La branche de l'ouest a été adoptée comme étant la meilleure pour les intérêts de la navigation, et c'est à l'embouchure de cette branche que le dragueur *Winnipeg* a travaillé depuis plusieurs étés.

La barre à l'embouchure de cette branche et à travers laquelle un chenal a été dragué, a un peu plus d'un mille de longueur, et comme toutes les barres à l'embouchure des rivières semblables à la rivière Rouge, tout chenal dragué à travers elles se remplit plus ou moins tous les ans. On a fait du dragage depuis plusieurs années, pour maintenir libre le chenal qui conduit à Selkirk, tête de la navigation. Le 15 août 1892, le dragueur *Winnipeg* a repris les opérations dans le chenal de l'ouest, et ces opérations se sont continuées jusqu'à la fin d'octobre, période durant laquelle 42,780 verges cubes d'argile et de sable ont été enlevées. Avant la fermeture de la navigation, on a fait du dragage, pour le compte du ministère de la Marine et des Pêcheries à l'établissement de pisciculture à Selkirk-Ouest, le dragueur enlevant 3,600 verges cubes de matières, et pour ces travaux le ministère a touché la somme de $251.50, soit les dépenses réelles de l'outillage.

En raison du mauvais temps de 1892, le niveau élevé de l'eau et l'épaisseur de la glace à la débâcle, une quantité énorme de limon et de sable a été charriée à l'embouchure de la rivière, et les fourches étaient interceptées au point que la navigation aurait été considérablement entravée, n'eut-on passé une partie importante de l'été à draguer dans le chenal de l'ouest.

Un examen des divers chenaux a démontré que le chenal de l'est pouvait être amélioré en moins de temps que le chenal de l'ouest, et, en conséquence, on a mis le dragueur *Winnipeg* à travailler dans ce chenal à la reprise des travaux en 1893, et à l'expiration de l'exercice, ce dragueur avait enlevé 9,180 verges cubes de sable et d'argile et rendu ce chenal praticable pour les vaisseaux du lac.

DRAGAGE DE LA RIVIÈRE DE LA VASE-BLANCHE.

La rivière de la Vase-Blanche se déverse dans le lac Manitoba, à 9 milles à l'ouest de Westbourne, dans le comté de Marquette.

Westbourne se trouve sur la ligne du chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest, c'est un lieu de transbordement pour le commerce du lac Winnipeg et est à 17 milles du Portage-la-Prairie.

Dans le cours de 1892-93, à cause du mauvais état de l'outillage, le dragueur n'a pu travailler que dans la rivière; il était inutile de parler de travailler dans le lac.

Comme l'eau du lac était plus haute que d'habitude, la navigation n'a pas été interrompue, et les travaux exécutés dans le lac ont été d'un grand avantage.

Le dragueur *Priestman* a enlevé 11,927 verges cubes de tuf et de gravier.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Winnipeg" et outillage, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	570 00	570 00	570 00	570 00	462 49	120 00	80 00	80 00	222 33	437 66	570 00	570 00	4,822 28
Houille	.....	702 28	689 67	712 76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	750 00	.....	2,854 71
Bois	.....	18 75	9 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	.....	.....	37 75
Comestibles	292 28	292 28	282 86	292 28	220 00	.....	.....	.....	.....	143 33	243 57	235 71	2,002 31
Approvisionnements	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Equipement	435 93	.....	.....	37 69	124 00	.....	.....	.....	.....	149 53	570 17	144 17	1,461 49
Réparations	227 77	25 90	48 99	65 67	.....	.....	.....	.....	66 74	325 76	144 33	65 00	970 16
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus	52 25	40 25	59 35	136 90	133 63	.....	.....	.....	12 20	53 35	76 12	67 35	631 40
Totaux	1,578 23	1,649 46	1,659 87	1,815 30	940 12	120 00	80 00	80 00	301 27	1,119 63	2,354 19	1,082 23	12,780 30
Frais d'exploitation	1,350 46	1,623 56	1,610 88	1,749 63	940 12	120 00	80 00	80 00	234 53	793 87	2,209 86	1,017 23	11,810 14
Réparat., ordinaires	227 77	25 90	48 99	65 67	.....	.....	.....	.....	66 74	325 76	143 33	65 00	970 16
do extraordin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,578 23	1,649 26	1,659 87	1,815 30	940 12	120 00	80 00	80 00	301 27	1,119 63	2,354 19	1,082 23	12,780 30

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Priestman" et outillage, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	355 00	355 00	355 00	355 00	265 00	30 00	30 00	30 00	30 00	212 33	250 00	250 00	2,517 33
Houille	.....	302 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	152 50	.....	454 56
Bois	30 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 00	.....	36 00
Comestibles	267 92	267 92	235 71	267 92	141 43	.....	.....	.....	.....	58 91	96 48	88 49	1,424 78
Approvisionnements	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14 60	.....	.....	.....	7 50	22 10
Réparations	4 95	7 56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 70	20 15	.....	63 36
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus	50 50	46 23	46 73	47 95	.....	.....	.....	.....	.....	68 33	37 85	16 03	313 22
Totaux	708 37	978 77	637 54	670 37	406 43	30 00	30 00	44 60	30 00	370 27	562 98	362 02	4,831 35
Frais d'exploitation	703 42	971 21	637 54	670 37	406 43	30 00	30 00	44 60	30 00	339 57	542 83	362 02	4,767 99
Réparat., ordinaires	4 95	7 56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 70	20 15	.....	63 36
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	708 37	978 77	637 54	670 37	406 43	30 00	30 00	44 60	30 00	370 27	562 98	362 02	4,831 35

ETAT qui indique les matières enlevées aux divers lieux, et le coût moyen par verge cube, pendant l'exercice de 1892-93.

DRAGUEUR "WINNIPEG."

Lieux.	Tuf.	Gravier.	Sable et argile.	Sable et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Cailloux.	Totaux.
									Vgs cubes.
Embouchure de la riv. Rouge, lac Winnipeg, chenal de l'Ouest....	.....	.....	42,780	.....	.....	.....	.....	.....	42,780
Embouchure de la riv. Rouge, lac Winnipeg, chenal de l'Est.....	.....	.....	9,180	.....	.....	.....	.....	.....	9,180
Riv. Rouge, à Selkirk, pour la piscifacture..	.....	.....	Argile. 3,600	.....	.....	.....	.....	.....	3,600
	Total...								55,560
	Dépenses totales annuelles, $12,780.30. Coût par verge cube, 23 centins.								

DRAGUEUR "PRIESTMAN."

Riv. de la Vase-Blanche, lac Manitoba...	9,965	1,962	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,927
	Dépenses totales annuelles, $4,831.35. Coût par verge cube, 41⅓ centins.								

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DRAGAGE A VICTORIA (PORT EXTÉRIEUR).

Dans le but de creuser le port extérieur à 30 pieds à marée basse ordinaire, un dragueur a été occupé du 10 octobre 1892 au 24 février 1893, à faire ce travail; pendant cette période 28,125 verges cubes de matières ont été enlevées, et les vaisseaux qui tirent de 25 à 27 pieds d'eau peuvent maintenant atteindre les quais.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Pacific," pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	565 00	565 00	.....	565 00	1,130 00	.....	610 00	.....	1,165 00	565 00	565 00	997 46	6,727 46
Houille	.....	.....	.....	378 75	.....	177 50	88 75	.....	195 00	.....	241 40	.....	1,081 40
Eau	.....	3 45	.....	4 32	.....	.....	.....	.....	5 40	.....	.....	.....	13 17
Comestibles	.....	140 68	138 24	89 94	169 33	211 68	25 90	.....	370 48	71 10	174 54	154 50	1,545 79
Approvisionnements	.....	.....	31 38	40 30	38 11	47 60	22 50	.....	25 50	.....	.....	57 76	263 15
Equipement	.....	.....	.....	10 44	.....	16 15	2 00	.....	15 00	.....	.....	1 12	44 71
Réparations	.....	81 52	586 52	40 05	61 00	515 70	153 42	.....	288 98	135 43	83 01	237 64	2,183 27
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125 00	.....	125 00	.....	250 00
Dépenses imprévues	.....	.....	5 00	.....	2 70	.....	0 75	.....	25 75	0 75	5 60	14 00	54 55
Totaux	565 00	790 65	761 14	1,128 80	1,401 14	968 03	903 32	.....	2,216 11	772 28	1,194 55	1,462 48	12,163 50
Dépenses d'exploitat.	565 00	709 13	174 62	1,088 75	1,340 14	452 33	749 90	.....	1,927 13	636 85	1,111 54	1,224 84	9,980 23
Réparations ordinaires	.....	81 52	10 50	.....	.....	47 60	9 12	.....	134 08	135 43	83 01	107 27	608 53
do extraordinair.	.....	.....	576 02	40 05	61 00	468 10	144 30	.....	154 90	.....	.....	130 37	1,574 74
Totaux	565 00	790 65	761 14	1,128 80	1,401 14	968 03	903 32	.....	2,216 11	772 28	1,194 55	1,462 48	12,163 50

CLASSIFICATION des déboursés du bateau excavateur "Samson," pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	.....	464 99	513 91	.....	.....	.....	.....	.....	616 41	487 73	619 54	810 00	3,512 58
Houille	.....	.....	.....	.....	186 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	373 82	559 97
Bois	.....	22 00	.....	.....	.....	27 50	.....	.....	40 50	30 00	37 50	30 00	187 50
Combustibles	.....	147 05	152 68	.....	.....	.....	.....	.....	154 56	92 38	.....	250 57	797 24
Approvisionnements	.....	.....	16 92	.....	.....	.....	.....	.....	13 65	.....	140 43	.....	171 00
Equipement	.....	2 75	.....	1 00	5 13	.....	17 05	.....	.....	.....	.....	.....	25 93
Réparations	.....	68 50	.....	.....	9 82	11 95	.....	.....	43 95	13 37	41 51	1,822 25	2,011 35
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	1 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 50
Dépenses imprévues	.....	4 35	4 00	.....	.....	.....	.....	.....	3 75	4 35	3 75	9 10	29 30
Totaux	.....	709 64	687 51	1 00	201 10	40 95	17 05	.....	872 82	627 83	842 73	3,295 74	7,296 37
Dépenses d'exploitat.	.....	641 14	687 51	1 00	191 28	29 00	17 05	.....	828 87	614 46	801 22	1,473 49	5,285 02
Réparations ordinair.	.....	68 50	.....	.....	9 82	11 95	.....	.....	43 95	13 37	41 51	149 67	338 77
do extraordinair.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,672 58	1,672 58
Totaux	.....	709 64	687 51	1 00	201 10	40 95	17 05	.....	872 82	627 83	842 73	3,295 74	7,296 37

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant:

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à vapeur, à godets *St. Lawrence.*

do do *Canada.*

Le dragueur à cueiller *New Dominion*, et 6 chalans.

do do *Prince Edward* et 5 chalans et un chalan à eau.

do do *George McKenzie* et 5 chalans et un chalan à eau.

Un chalan à pierre avec chaudière, mécanisme, grue et grappins.

Dans les provinces de Québec et d'Ontario.

Le dragueur à cueiller *Queen* et 2 chalans, et le remorqueur *Ottawa.*

do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *St. Paul.*

do do *Saint-Louis* et 2 chalans, un chalan à charbon et le remorqueur *Sensation.*

Le dragueur élévateur n° 9, 3 chalans et le remorqueur *Delisle.*

Le dragueur à cueiller *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau.*

do do *Ontario*, 2 chalans et le remorqueur *Sir John.*

Bateaux-chèvres, n° 1 et n° 2.

Au Manitoba.

Le dragueur *Winnipeg*, 2 chalans, le remorqueur *Sir Hector* et un bateau à charbon.

Le dragueur *Priestman*, le remorqueur *Victoria* et deux chalans.

A la Colombie-Britannique.

Le dragueur à godets *Pacific*, 6 chalans, et le remorqueur *Princess.*

Le bateau-chèvre *Samson.*

Chenal des vaisseaux, fleuve Saint-Laurent.

Quatre dragueurs élévateurs, les remorqueurs *John Pratt, St. James, St. Francis, C. J. Brydges, M. F. Parsons ;* trois dérocheuses, deux bateaux à charbon, un bateau d'approvisionnements, douze chalans à déchargeoirs, d'une capacité de 80 verges, 2 chalans d'une capacité de 150 verges, un chalan pour les sondages et deux chalans à fond plat.

MATÉRIEL NEUF DE DRAGAGE.

Le dragueur élévateur *Laval* est en voie de construction. Un remorqueur qui ne porte pas encore de nom est à se construire.

Le *Laval* qui était en voie de construction à l'expiration de l'exercice, est un dragueur élévateur à vapeur, construit à points carrés; sa longueur sera de 152 pieds 6 pouces d'un bord à l'autre, sa largeur de 31 pieds et sa profondeur de 11 pieds 11 pouces.

Les chaudières sont 2 cylindres droits, longs de 18 pieds 5 pouces par un diamètre de 6 pieds 4 pouces, construits en acier Dalzell d'un demi-pouce de 60,000 et de résistance de tension.

DRAGUEURS, RÉPARATIONS.

Dans le cours de l'exercice, les coques, les mécanismes, les chalans, etc., des dragueurs et du matériel à draguer qui suivent, ont subi des réparations, les dépenses se répartissant comme suit:—

"St. Lawrence"	$ 3,751 48
"Canada"	2,206 17
"New Dominion"	1,595 82
"Prince Edward"	693 98
"George McKenzie"	3,009 76

NOTE.—Les travaux qu'a subis ce dragueur comprennent le prolongement de la coque, à 32 pieds, et la contruction de chambres sur le pont pour les officiers et l'équipage.

"Queen"	$ 400 51
"Nipissing"	296 50
"St. Louis"	502 45
"No. 9"	2,723 47

NOTE.—Ceci comprend le coût de la construction partielle d'un chalan à godets d'une contenance de 150 verges cubes.

"Challenge"		$ 906 05
"Ontario"		456 74
"Winnipeg"		970 16
"Priestman"		63 36
"Pacific"		2,183 27
"Samson"		2,011 35
"No. 8"	chenal	2,154 94
"No. 11"	do	1,276 68
"No. 12"	do	3,223 56
"No. 13"	do	776 06
"John Pratt"	do	1,533 10
"St. James"	do	260 64
"St. Francis"	do	194 65
"M. F. Parsons"	do	202 53
"C. J. Brydges"	do	770 94
Dérocheuses, barges à charbon, bâtiment d'approvisionnement, chalans, etc.		9,460 69

NOTE.—Ce dernier article comprend la reconstruction partielle de six chalans de 60 verges, deux chalans de 150 verges et deux chalans à charbon.

III. BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède et entretient trois bassins de radoub en Canada, savoir: le bassin de radoub Lorne, à Lévis, dans la province de Québec; le bassin de radoub de Kingston, dans la province d'Ontario et le bassin de radoub d'Esquimalt, près de la cité de Victoria, dans la province de la Colombie-Britannique.

L'utilité de bassins de radoub est évidente. Tous les vaisseaux, après une certaine longueur de temps, demandent d'être examinés, nettoyés et réparés, et l'on dit que le nettoyage et le peinturage de la coque d'un steamer augmentent souvent la rapidité d'un cinquième et même d'un quart. De fait l'expérience a démontré qu'un steamer devrait chaque année se mettre dans un bassin de radoub pendant un certain temps, de 3 à 15 jours pour s'y faire nettoyer, peinturé et radouber.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le bassin de radoub de Lévis est situé à Saint-Joseph de Lévis sur la rive sud du Saint-Laurent, à deux milles à l'est de Québec. Le plan général du bassin a une configuration rectangulaire; sa longueur est de 445 pieds et sa largeur de 100 pieds avec une extrémité cintrée de 31 pieds de rayon et une retraite carrée de 19 pied de chaque côté, lesquelles forment le couronnement et la largeur des poutrelles et des escaliers posés deux à deux, l'un à côté de l'autre, à chaque extrémité. La largeur du radier intérieur entre le corps principal du bassin et la cuve du porte-bateau est de 8 pieds, ce qui porte à 484 pieds la longueur du bassin en dedans de la paroi de croisement du porte-bateau.

Le mur à aile du côté est de l'entrée s'étend à 150 pieds du porte-bateau dans le fleuve, tandis que celui du côté ouest s'étend à 270 pieds.

La profondeur de l'eau sur la sablière est de 26½ à l'eau haute des grandes marées et de 20½ pieds à l'eau haute des marées ordinaires; la largeur de l'entrée est de 62 pieds. Le bassin est fermé par un porte-bateau se mouvant sur des rouleaux, mu par deux machines auxiliaires à haute pression de la force de 34 chevaux. Ces

machines mettent aussi en mouvement une petite pompe d'une capacité de 900 galons par minute dont on se sert pour vider le puisard.

Les pompes principales, au nombre de deux, sont des pompes élévatoires ordinaires, d'un diamètre de 4 pieds et ayant une course de piston de 5 pieds ; elles évacuent 14,000 gallons d'eau par minute. Elles sont mues par deux machines à jet de condensation, ayant des cylindres de 27½ pouces et une course de piston de 3 pieds, et dont la puissance est 400 forces de chevaux. La vapeur est fournie par trois chaudières tubulaires dont la longueur est de 14 pieds 10 pouces et le diamètre de 6 pieds.

Le bassin proprement dit est construit en pierre calcaire extraite des carrières de Terrebonne, les assises étant exceptionnellement considérables et la pierre de la meilleure qualité, posée avec du ciment de Portland. Le bassin est éclairé par douze lumières à arc dont le courant électrique est fourni par un dinamo de Thomson et Houston, de manière que les vaisseaux peuvent entrer dans le bassin la nuit et les travaux se poursuivre sans interruption.

Dans le cours de l'exercice, le bassin a été tenu en excellent état d'exploitation, et on a donné les soins ordinaires aux pompes et au porte-bateau. Les murs du nord et de l'est du dépôt des machines, de même que l'atelier ont reçu trois couches de peinture, les travaux étant exécutés par le personnel du bassin.

Le porte-bateau a été placé dans le coffre, et le fond et les parties inférieures des côtés ainsi que les extrémités ont été grattés et peiturés de deux couches. Les parements en bois ont été réparés afin d'obtenir un joint mieux fermé avec le radier et les murs latéraux, et ceci a raccourci de 30 à 45 minutes le temps qu'on prend pour vider le bassin.

Pendant que le porte-bateau était dans le coffre à se faire radouber, les grandes marées extraordinaires du 16 mai ont monté au-dessus des pièces de couronnement et inondé le bassin, ce qui fit flotter le porte-bateau, et soulever avec lui la couverture du coffre ainsi que le ciment dans lequel les extrémités des poutres sont posées ; le pont tournant au dessus du porte-bateau a aussi subi de légères avaries. La somme de $250 a suffi pour faire les réparations.

On a fait l'acquisition d'un tuyau d'aspiration de 6 pouces et d'un tuyau de refoulement pour les pompes à incendie dans le but de fournir de l'eau pure du fleuve, en dehors du porte-bateau, au réservoir dans la chambre des machines, qui alimente les chaudières et le jet de condensation au lieu d'employer comme par le passé de l'eau du bassin ou du porte-bateau qui contenait toujours des dépôts.

Ce qui suit est une liste des vaisseaux qui ont occupé le bassin dans le cours de l'exercice :—

Date.	Nom des vaisseaux.	Du	Au	Somme.	Observations.
1892.				$ cts.	
12 août.....	SS. "America".....	5 août..	11 août..	538 75	
27 sept.....	Barque "Prince Oscar"..	24 sept..	.....	200 00	
6 oct.....	do do	26 do ..	5 oct..	397 90	
19 do.. ..	Steamer de l'Etat "Alert".....	30 août..	15 sept...	833 25	
29 do.....	SS. "State of Georgia".	17 oct..	28 oct..	1,696 08	
15 nov.....	Dragueur de l'Etat n° 11.....	8 do ..	11 do ..	340 00	
21 do.....	Dérocheuse n° 3.....	1er nov..	5 nov..	320 00	
23 do.....	Strs "Montreal" et "Canada".....	.....	... ...	200 00	
9 oct.....	Dérocheuse de l'Etat n° 3.....	14 nov..	19 nov..	325 00	
1893.					
5 mai.....	Strs "Montreal" et "Canada".....	.....	... .	1,300 00	En hivernement.
19 do.....	SS. "Hurona".....	19 mai..	.....	200 00	
16 juin.....	SS. "Wandrahm".....	15 juin..	.....	200 00	
15 juill.....	SS. "Hurona".....	21 mai..	14 juillet..	6,842 45	
	Moins remis à Davis pour déboursés réels			13,393 43	
	pour le SS. "Alert"..	.....	... .	87 00	
	Total..... ...	.....	.....	13,306 43	

Les dépenses pour l'entretien et les réparations se sont élevées à $8,470.07, ainsi laissent le revenu net du bassin à $4,836.36 pour l'exercice.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Ce bassin est situé au centre du port, au pied de la rue Union. Il est construit en pierre posée avec du ciment, sa cour est spacieuse, et il peut recevoir n'importe quel vaisseau qui passe par le canal de Welland.

Voici une description du bassin proprement dit, du porte-bateau, des chaudières, des machines, etc.

Le bassin a une longueur de 280 pieds à partir de la paroi intérieure du radier au pied de l'escalier. Le radier a une largeur de 10 pieds, c'est pourquoi il y a une distance de 290 pieds de la façade intérieure du porte-bateau au pied de l'escalier. Cette longueur peut s'augmenter de 12 pieds en mettant le porte-bateau sur la ligne du tablier. La largeur du bassin au fond est de 47 pieds et au sommet de 79 pieds. La profondeur est de 20 pieds 6 pouces. Le canal du gouvernail commence à 10 pieds de la paroi intérieure du radier, a une largeur de 3 pieds, une profondeur de 12 pieds et une longueur de 24 pieds. Les billots s'étendent sur toute la longueur du bassin à 5 pieds d'intervalle. Il y a 32 tins placés à 10 pieds d'intervalle. La profondeur de l'eau sur la sablière est de 16 pieds à l'eau basse et de 18 pieds à l'eau haute.

Le porte-bateau a une longueur de 59 pieds d'un côté et de 58 de l'autre, sa largeur est de 13 pieds sur une profondeur de 22 pieds. Il est mu par un engrenage de la vis sans fin qui est raccordé aux machines auxiliaires dont il va être ci-après question.

Les grosses chaudières, au nombre de quatre, sont toutes raccordées et munies de soupapes régulatrices de manière qu'on peut utiliser une ou plusieurs chaudières en même temps. La longueur de l'enveloppe est de 14 pieds, le diamètre de 5 pieds 6 pouces, l'épaisseur des tôles de $\frac{3}{4}$ de pouce, plus 84 carnaux de $3\frac{1}{2}$ pouces de toute la longueur de l'enveloppe. La pression de la vapeur est de 100 lbs au pouce carré.

La petite chaudière auxiliaire est de la catégorie des chaudières à bouilleurs. L'enveloppe a une longueur de 9 pieds sur une largeur de 4, ses tôles à bascules ont $\frac{3}{8}$ de pouce d'épaisseur; elle a 250 de $11\frac{1}{4}$ x 18 pouces avec des tubes à circulation. Cette chaudière économise de 50 à 75 pouces carrés du combustible que nécessite une des grosses chaudières pour faire la même somme de travail.

Les machines principales, au nombre de deux, sont de la catégorie des machines verticales à haute pression. Les deux cylindres sont de 18 x 18 pouces chacun. Ces machines mettent les deux pompes principales en mouvement. Les pompes principales sont de la catégorie de pompes centrifuges, ayant chacune un diamètre de sortie de 20 pouces et pouvant collectivement évacuer 30,000 gallons d'eau par minute avec un jet de 33 pieds.

Les machines auxiliaires sont de la catégorie de machines verticales à haute pression. Les deux cylindres mesurent chacun 12 x 12 pouces. Ces machines mettent en mouvement la pompe auxiliaire et le porte-bateau.

La pompe à incendie a été fabriquée par Knobs et Cie de Boston. Le cylindre à vapeur mesure 15 x 21 pouces et le cylindre à l'eau 10 x 21 pouces. On peut aussi utiliser cette pompe pour remplacer la pompe auxiliaire centrifuge, dans le cas où celle-ci se dérangerait.

La petite pompe à vapeur a deux cylindres à vapeur de 6 x 8 pouces chacun. Le cylindre à eau est de 4 x 7 pouces. Cette pompe sert à fournir l'eau aux chaudières ainsi que l'eau pour arroser, et peut fournir 3,000 gallons par minute avec un jet de 32 pieds.

Dans le cours de l'exercice de 1892-93, plusieurs améliorations importantes ont été faites au bassin.

On a acheté une chaudière verticale de 4 pieds de diamètre sur 9 pieds de hauteur.

On prétend que cette chaudière remboursera elle-même, en une année, ce qu'elle aura coûté, car elle va économiser 40 pour 100 de la houille qu'on brûlait pour maintenir le bassin libre de l'eau provenant des veines quand il est à sec.

On a déplacé la pompe à incenpie de l'étage supérieur à l'étage inférieur du dépôt des machines. On a construit un hangar pour la houille, de 30 x 40 pieds, sur le quai sud du dépôt des machines, ainsi qu'une clôture en bois de la meilleure catégorie autour de toute la propriété de l'Etat, sur une longueur de 868 pieds, avec barrière sur les rues Gore et Union.

Dans le cours de l'exercice, 51 vaisseaux de diverses sortes et de différents tonnages sont entrés dans le bassin, les recettes s'élevant à $6,196.49.

Ce qui suit est un état des vaisseaux qui sont entrés dans le bassin dans le cours de l'année :—

Noms des vaisseaux.	De	À.	Somme.	Observations.
	1892.	1892.	$ cts.	
Barge "Corn Crib"	2 juillet		59 20	
do "Glengarry"	5 do		52 00	
Bâtiment "Minnedosa"	6 do		154 10	
Elévateur N° 2	25 do		58 40	
Remorqueur "Glide"	8 do	9 juillet	40 00	
Str. "Maynard"	11 do		20 00	
Remorqueur "Traveller"	12 do	13 juillet	41 45	
Barge "Dakota"	28 do	30 do	141 00	
Str. "Campana"	30 do	31 do	258 26	
Barge à vapeur "Resolute"	5 août	6 août	100 39	
Remorqueur "Thistle"	26 do	27 do	20 00	
Str. "Jessie Brown"		29 do	20 00	
Yacht "Joe"		29 do	20 00	
Str. "Walter Vail"	30 août	31 do	133 43	
Barge "Dakota"	28 juillet		61 79	
Dragueur "Queen" et remosqueur "Ottawa"	22 août	26 août	104 20	
Barge "Jennie"	5 sept.		92 21	
Remorqueur "Walker"	7 do		27 71	
Barge "Regina"	8 do		88 12	
Str. "D. D. Calvin"	9 do	10 sept.	177 41	
do "Campana"		22 do	225 70	
do "Buttironi"		19 do	136 53	
Remorqueur "Ottawa"		14 do	20 00	
do "Bronson"		4 oct.	20 00	
Str. "Algonquin"		7 do	283 56	
Barge "Iowa"	10 oct.		73 00	
do "Chicago"	11 do		70 00	
Remorqueur "Petrel"	18 do		82 35	
Bâtiment "Minnedosa"	24 do		154 10	
Str. "Algonquin"	26 do		738 53	
Goélette "Grantham"	7 nov.	8 nov.	114 27	
Elévateur "Ceres"	28 do		50 40	
do	1er déc.		50 40	
Remorqueur "Glide"	5 do		20 00	
Barge "Alberta"	5 do		62 78	
Remorqueur "Jessie Hall"	7 do		40 00	
Barge "Corn Crib"	7 do		79 92	
do "Wheat Bin"	9 do		64 00	
	1893	1893		
Remorqueur "Walker"	25 avril	28 avril	27 72	
Barge "Bella"	26 do	27 do	90 80	
do "Maggie"	29 do		87 00	
Str. "Algonquin"	13 déc.	22 avril	500 00	
do "City of Owen Sound"	27 avril	1er mai	174 41	
do "Iowa"	10 mai	11 do	73 00	
do "Algonquin"	22 avril		865 05	
Barge "Wheat Bin"	23 mai	26 mai	146 60	
Remorqueur "Thomson"	10 juin	11 juin	50 86	
do "Mary"	14 do	15 do	23 00	
do "Bronson"	24 do	25 do	20 00	
do "Alcona"	16 do	17 do	149 04	
do "Jessie Hall"	21 do	22 do	33 80	
Total, 1892–93			6,196 49	

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le gouvernement fédéral a pris possession de ce bassin, qui avait été commencé par le gouvernement provincial, alors qu'il n'y avait que peu de chose de fait; ce bassin fut terminé et ouvert au mois de juillet 1887, époque où la frégate anglaise

Cormorant fut mise en cale sèche. Ce bassin est situé dans une petite anse du port d'Esquimalt, et voici sa description avec celle des machines, des pompes et des chaudières :

	Pieds.	Pouces.
Longueur du bassin sur les billots	430	
Largeur du radier intérieur	20	
" du porte-bateau	15	10
" du radier extérieur	15	
Longueur totale du bassin	480	10
Largeur du bassin au couronnement	90	
" " à l'entrée	65	
" " au fond	41	1
Rayon du radier	16	6
Profondeur de l'eau sur le radier à mer basse	24	6
" " " à mer haute ordinaire	26	6
" du bassin au-dessus du radier	33	6
Hauteur du radier au-dessus du plancher du bassin	3	
" des billots	2	10
Longueur "	4	
" du porte-bateau (entre parois intérieures)	67	
" " (parois extérieures réversibles)	71	
Largeur du porte-bateau au-dessus des croisements de tech.	15	8

2 machines à condensation, cylindres, de 27 pouces de diamètre, 36 pouces de courses.

2 pompes élévatoires, cylindres, 48 pouces de diamètre, 60 pouces de courses.

3 chaudières cylindriques à foyer intérieur, 6½ pieds de diamètre et 14 de longueur.

1 machine auxiliaire à haute pression, cylindres, 16 pouces de diamètre, 20 pouces de course.

1 pompe centrifuge, aspiration 14 pouces; débit, 12 pouces.

1 chaudière tubulaire à retour, diamètre, 5 pieds 3 pouces; longueur 14½ pieds..

1 machine à haler le porte-bateau, cylindre, 12 pouces de diamètre; course 14 pouces.

1 pompe d'assainissement centrifuge, aspiration, 6 pouces; débit, 5 pouces.

1 dynamo Edison n° 4, 1,600 C. P. 16 lampes autour du bassin.

1 machine pour le dynamo, 8 pouces de diamètre sur 12 de course.

1 pièce d'arrêt mobile en fer pour la chambre du porte-bateau.

25 pieux en fer autour du bassin.

1 treuil en bois d'une puissance de 10 tonnes.

8 cabestans à bras.

6 borne-fontaines.

2 dévidoirs et 300 pieds de boyaux en toile à incendie.

1 scaphandre, avec appareil, au complet.

1 tour.

1 machine à poser.

1 série complète de filières.

1 appareil à vapeur pour le pliage des planches.

2 bouées tournantes en fer.

2 pattes d'oie pour indiquer le chenal à l'entrée du bassin.

Conformément aux instructions qu'on a reçues, la somme de $4,075.58 a été employée à faire subir certaines réparations essentielles à la chambre du porte-bateau du bassin, travaux qui ont été suivis de résultats heureux et économiques. Après de nombreux examens faits avec soin, on constata que la voie d'eau qui nécessitait que la pompe marchât constamment pour tenir le bassin à sec lorsqu'un vaisseau s'y trouvait, était dans les murs de la chambre, dans les chambres du ponceau et du vantau avec lesquels ils sont raccordés et dans le ponceau de l'autre côté du bassin, on décida; (1) de garnir les renfoncements cintrés de la chambre avec de la brique choisie bien cuite posée dans du ciment de Portland; (2) de jointoyer les

autres joints exposés de la pierre de taille de la chambre; (3) de fermer le ponceau et le vantau à l'extrémité supérieure de la chambre qui ne servait de rien; et (4) de remplir le ponceau et le vantau du côté opposé du bassin, qui n'étaient aussi d'aucune utilité. Ces travaux ont été exécutés d'une façon satisfaisante, avec le résultat que le temps durant lequel il fallait pomper pour tenir le bassin à sec a été réduit d'intervalles de vingt minutes à des intervalles de trois heures et demie. Le bassin est maintenant en meilleur état qu'il ne l'a été depuis son ouverture.

Dans le cours du dernier exercice, le bassin a été occupé par dix vaisseaux, pendant une période de 259 jours, les honoraires et autres charges s'élèvent à $23,204.38, tandis que les dépenses ont été de $13,196.61; sur les dix vaisseaux susmentionnés, il y a eu quatre vaisseaux de guerre dans le bassin pendant 107 jours, et le "Quadra", steamer du gouvernement fédéral, pendant 56 jours. Les autres étaient des navires marchands.

On verra donc que les recettes nettes du bassin ont été, pour 1892-93 de $10,007.77.

Ce qui suit est un état des vaisseaux qui sont entrés dans le bassin dans le cours de l'exercice :—

Nom du vaisseau.	De	À	Montant.	Remarques.
	1892.	1892.	$ cts.	
Str "Bushmills"	31 août.	1 sept.	772 80	
Vaisseau de guerre de S. M. "Nymphe"	22 "	25 août	190 70	
Barge "Dominion"			50 00	
Str "Quadra"	27 juin	17 août	3,479 20	
Vaisseau de guerre de S. M. "Warspite"	3 sept.	23 nov.	4,336 66	
		1893.		
Str "Premier"	26 nov	6 janvier	4,316 80	
	1893.			
Vaisseau de guerre de S. M. "Garnet"	4 avril	12 avril	485 58	
Str "Lorne"	15 "	16 "	532 60	
Str "Quadra"	20 mars.	23 mars.	580 60	
Str "Romulus"	18 avril	2 juin.	7,301 25	
Vaisseau de guerre de S. M. "Champion"	3 juin.	29 "	1,158 19	
Total, 1892-93			23,204 38	

IV.—GLISSOIRES ET ESTACADES.

Relativement aux divers réseaux de glissoires et d'estacades que possède et qu'exploite le gouvernement fédéral sur l'Ottawa, le Saint-Maurice, le Saguenay et dans la région de la Trent et de Newcastle, on trouvera dans les rapports qui suivent les renseignements sur les travaux exécutés et le revenu perçu dans le cours de l'exercice de 1892-93; ce sont respectivement les rapports de :—

M. G. P. Brophy, ingénieur-surintendant des travaux de l'Ottawa; M. Thos. Berlinguet, ingénieur ayant le contrôle des travaux du Saint-Maurice; M. J. Rosa, autrefois ingénieur ayant la direction des travaux du Saguenay; M. R. B. Rogers, ingénieur surintendant des travaux de la région de la Trent et de Newcastle; M. E. T. Smith, percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

Par suite de la réduction du personnel des travaux du Saint-Maurice et d'une modification des règles et règlements et du tarif des péages sur ces travaux, au lieu d'un déficit annuel, les recettes de 1892-93 ont dépassé les dépenses.

Rapport de M. G. P. Brophy sur les travaux de la rivière Ottawa.

Ottawa, 18 août 1893.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur les travaux dont j'ai la charge sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Vers la fin de l'été et dans le cours de l'automne 1892, l'eau des rivières a été relativement basse, ce qui a retardé la descente d'une partie du bois carré et des billots et a nécessité l'arrêt d'un certain nombre de radeaux jusqu'au printemps suivant mais, en général, les rivières ont été bien alimentés de billots et leurs travaux de sciage ont atteint une bonne moyenne.

Une fois que la descente de la masse du bois eût été terminée et que le niveau de l'eau fût suffisamment bas, en automne, les fondations des travaux ont été examinées là où la chose pouvait se faire, et on se prépara à exécuter les travaux de réparations et de reconstruction qui furent dans la suite terminés et qui peuvent se décrire comme suit :—

RÉPARATIONS AUX STATIONS SITUÉES SUR LA RIVIÈRE OTTAWA.

Station de Carillon.—Certaines parties des estacades de direction principale en amont de l'entrée de la glissoire, ont été fortifiées au moyen de nouvelles planches, de nouvelles pièces de bois et de boulons, et certaines pièces d'arrêt en bois franc qui étaient hors de service ont été remplacées par des neuves.

Station d'Ottawa ou station-sud de la Chaudière.—En fait de réparations on a fortifié les piles latérales de la dernière glissoire, enlevé et replacé le remplage en pierre, remedié aux défauts des estacades de direction; posé de nouvelles pièces d'arrêt et renouvelé les planches usées du tablier des glissoires là où c'était nécessaire. Les bâtiments en rapport avec le magasin général ont aussi été réparés, agrandis et peinturés.

Station de Hull ou station-nord de la Chaudière.—Les attaches des estacades, les empilements et le planchéiage ont été réparés et la charpente des piles latérales, des glissoirs remise à neuf.

Chaussée entre Ottawa et Hull.—Cette chaussée a été nettoyée de temps à autre et macadamisée. La circulation ici est si considérable et incessante que les voitures lourdement chargées pulvérisent bientôt la pierre à chaux ordinaire dont on s'est servi jusqu'ici. Mais on est à faire des arrangements pour poser un lit de granit vis-à-vis les fabriques de Hull et un pavé en porphyre de Belgique et en granit aux abords du pont Union, dans le but d'obtenir une chaussée de durée permanente là où le chemin est sous le contrôle du gouvernement. Près de l'extrémité septentrionale du pont Union les trottoirs ont été élargis de toute la largeur de la maçonnerie de la passerelle, ce qui a eu l'effet d'ajouter à la sûreté et à la commodité des piétons à cet endroit; et on a posé à des intervalles déterminés des conduites d'eau pour faire écouler l'eau de surface de la chaussée, là où le pavage est terminé.

Station des Chats.—Une partie considérable du fond de la glissoir a été planchéiée à neuf, et les piles latérales ont été renforcées par la pose de nouvelles pièces de bois là où c'était nécessaire. On a fait l'acquisition d'une nouvelle vis en chêne pour l'estacade, et d'un poteau en chêne pour l'empellement.

Station du Portage du Fort.—Une section de l'estacade de direction à l'entrée de la glissoir a été renouvelée; l'empellement reconstruit; les angles de la pile bordés en planche d'érable, et les renforcements de la pile d'arrêt doublés de plaques de fer. On a dû réparer. près du pied de la glissoir, les pièces de bois latérales, et les attaches de la pile latérale, enlever et replacer le remplage en pierre, et on a posé quatre nouvelles pièces d'arrêt pour diriger l'eau à l'empellement. Le fond de la glissoire a été calfaté pour empêcher l'eau de s'écouler.

Station de la Montagne.—On a en partie renouvelé les pièces de bois des piles latérales et du fond de la glissoir, tandis que le remplage en pierre des piles a été nivelé et l'estacade de direction renforcé.

Station de Calumet.—En amont de l'entrée de la glissoire supérieure, cinq poteaux d'amarrage ont été plantés le long de la rive dans le but de permettre aux flotteurs de mieux contrôler leurs trains de bois à cet endroit et de les empêcher d'être emportés par le vent de travers dans le courant rapide qui se précipite dans la grande chute de Calumet. Le barrage du côté du bassin entre la seconde et la troisième glissoir a été réparé et fortifié, et un nouvel empellement-guide a été construit dans le but de fournir de l'eau à la troisième glissoire ; les tabliers et les empellements des glissoires supérieures ont aussi été réparés et les estacades ainsi que leurs attaches ont été redressés.

Station des Joachims.—La charpente et le boisage des estacades de direction ont été réparés, et le plancher de la glissoire a été en partie renouvelé là où la descente du bois l'avait détérioré.

Station de Rocher Capitaine.—Le planchéiage de la glissoire a été réparé, et les têtes des clous barbelés qui faisaient projection ont été enfoncés ; on a posé un plancher sur les empellements et l'estacade de direction en aval de la glissoire a subi certaines menues réparations.

PONTS À OTTAWA ET À HULL.

Pont Union.—Les entretoises, les tiges transversales et latérales, et les autres tiges de la superstructure ont été examinées, et les tarauds resserrés.

Pont de la glissoire et chenaux hydrauliques de la Chaudière.—On a donné aux tiges en fer la tension voulue, et le planchéiage de la chaussée a été réparé là où les lourdes voitures l'avaient détérioré.

Pont Dufferin.—Une partie du pavage en bois étant détériorée, de nouveaux pavés en bois ont été posés avec du goudron et du gravier ; on a remis en place le garde-corps en fer là où il s'était détaché.

Pont de la rue Maria.—Certaines parties de la superstructure de ce pont étant détériorées, les maîtresses-fermes, les poutres et le garde-corps ont été renouvelés ; on a aussi fait telles autres réparations qui permettront de se servir du pont jusqu'à ce que celui-ci soit remplacé par une construction plus durable qu'on a, je crois, l'intention d'ériger.

RÉPARATIONS SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

Rivière Gatineau.—La crique de sortie de l'étang ou lac en rapport avec l'estacade principale et le canal qui y conduit étaient obstrués de sable et de débris au point qu'à l'époque des eaux basses, les billots ne pouvaient passer par les constructions aux ouvertures inférieures de distribution ; il a donc fallu enlever ces dépôts. Une pile a été boisée ; les clôtures de la propriété de l'État et des réserves ont été réparées. On a mis étanche les toitures du campement des ouvriers et des magasins et on a obtenu plus d'espace aux ouvertures de distribution en élargissant les estacades et les plate-formes des ouvertures.

Rivière Madawaska.—A la station d'Arnprior, les attaches et les appareils d'amarrage des estacades ont été renforcés ; le fond et les côtés de la glissoire ont été réparés par la pose de pièces de bois et de planches neuves ; de nouvelles pièces d'arrêt ont été installées et le tablier renouvelé en bois franc. Au pied des Rapides-Longs la plate-forme et le barrage ont été de nouveau fortifiés ; aux Petits-Rapides la jetée a été exhaussée et la partie neuve a été remplie de pierre, tandis que le planchéiage de la nouvelle construction a été renouvelé. Aux glissoires des Grandes-Chutes et des Rapides de la Chaîne, les empellements de l'embouchure ont été réparés et les cornières en plaques de fer ont été posées aux angles des piles d'arrêt, là ou les angles avaient faibli, et à la glissoire mentionnée en premier lieu, le fond et les côtés ont été renouvelés en bois franc, là où le bois était usé. A la Chute-Enragée, une partie du barrage de l'Etat a été exhaussé par la construction d'une pile remplie de pierre, dont la façade et le sommet ont été planchéiés.

Rivière Coulonge.—A la tête de la glissoire de la Coulonge, immédiatement en amont des Grandes-Chutes, quelques-unes des pièces de bois de l'estacade principale de direction ont été réparées, et, à la Chute Enragée, à environ 35 milles en amont, un barrage plat que les hautes eaux et le passage des billots avaient détérioré a été complètement réparé et mis en bon état de service pour le commerce de bois.

Rivière Noire.—Une certaine partie des pièces de bois latérales et des liens de la glissoire ont été renouvelés ; le barrage latéral renforcé, et les clous barbelés qui faisaient projection dans le fond et sur les côtés de la glissoire, enfoncés.

Rivière Petewawa.—Les glissoires inférieures à pièces isolées, et la maison du gardien des glissoires près de l'embouchure de la rivière, ont subi des réparations nécessaires, et on a jugé nécessaire de boucher, au moyen de gravier, les voies d'eau qui s'étaient faites dans le barrage principal et les piles du lac des Cèdres ; de poser de nouvelles pièces de bois aux endroits faibles, et de planchéier à neuf en bois

franc les portes à coulisse des écluses. On a planté des poteaux dans les piles et doublé les angles. Le treuil de la pile d'arrêt a aussi été réparé et amélioré, et on a fait du remplage en pierre là où c'était nécessaire.

Rivière du Moine.—On a dû faire l'acquisition de bois plat pour prolonger les estacades à la tête des Grandes-Chutes.

RECONSTRUCTION.

Station de Calumet sur l'Ottawa.—Un barrage plate-forme près de la sortie de la troisième glissoire avait été démoli ; on l'a reconstruit en travers du chenal, et posé un tablier en bois pour recevoir le grand nombre de radeaux auxquels il faut passer ce rapide quelque peu dangereux. On a aussi placé un tablier neuf au pied de la seconde glissoire, et arrêté au moyen de chaînes propices.

Rivière Petawawa.—Certaines constructions en rapport avec l'estacade et les piles, près de l'embouchure, ont été refaites, de même que les fondations du barrage de direction à la Chute-Croche ; et au Rapide-d'un-demi-Mille un barrage plate-forme a été reconstruit, et certaines améliorations ont été faites dans le chenal en amont de la station de Bois-Dur. A la Station McDonnell, la superstructure de la glissoire a été élargie et en grande partie reconstruite, l'entrée des piles a été prolongée. Au pied de la glissoire, les piles latérales ont été reconstruites.

La grande abondance de neige de l'hiver de 1892-93, dans la vallée de l'Ottawa, et plus particulièrement dans la région des sources de la rivière principale et de ses principaux tributaires, jointes aux pluies abondantes à l'époque de la débâcle, au printemps, a eu l'effet de porter les eaux à un tel niveau que la population n'a souvenance de rien de semblable depuis la mémorable inondation de 1876. Ce volume d'eau énorme charriant de la glace d'une énorme épaisseur, dû à la température ordinaire froide de l'hiver, a eu un effet désastreux sur les travaux dont j'ai la charge, à plusieurs stations. Ainsi, le 20 avril, un grand champ de glace a été transporté par une tempête de vent d'un endroit près de l'embouchure du Mississipi, et contre le courant de l'Ottawa jusqu'à la série des piles d'estacade près de l'embouchure de la Madawaska, démolissant dix de ces piles sur une profondeur au-dessous du niveau que l'eau avait alors. Le 23 avril, la section centrale du barrage, aux Petits-Rapides, sur la Madawaska, a été emportée, et un peu plus tard, les constructions à la tête des Grandes-Chutes, de la Chute-Enragée et des Rapides de la Chaîne sur la même rivière ont subi des avaries considérables.

Au dernier endroit, c'est-à-dire aux rapides de la Chaîne, la partie supérieure du barrage et les empellements ont été détruits par l'incendie qui d'une façon ou d'une autre réussit à atteindre les constructions ; on ne connaît pas précisément l'origine du feu, mais on suppose que l'incendie a eu pour cause le feu d'un campement de chasseurs qui avaient eu la négligence de ne pas l'éteindre avant de partir.

Sur la Coulonge, l'estacade principale à la tête de la chute a cédé, et le 6 mai le gardien de la glissoire rapporte qu'un morceau de rocher s'est détaché des rives escarpées et a traversé la glissoire. Sur la Petewawa, le 19 mai, le barrage de la première chute a cédé et a brisé une longueur de 200 pieds de la glissoire à pièces isolées ; l'estacade à l'embouchure de la rivière et l'extrémité du barrage de la troisième chute ont aussi subi des avaries. A la glissoire de Carillon, sur l'Ottawa, le tablier inférieur a été déplacé et à la station de la Chaudière les piles latérales de la glissoire et les estacades inférieures ont subi des avaries considérables. A la station des Chenaux l'estacade principale près de l'île s'est rompue sans qu'il ne s'échappât de billots ou de bois carré. Au Portage-du-Fort partie de la pile latérale a été emportée et les estacades ont subi des avaries.

Dans nombre des cas qui précèdent on a rapidement exécuté les travaux de réparations qui pouvaient se faire, et les constructions mises en état de service pour le commerce de bois ; mais dans certains autres cas, telle que la rupture du barrage et de la glissoire, à la première chute, sur la Petewawa et la démolition de la partie inférieure des piles d'appui près de l'embouchure de la Madawaska, on a du avoir recours à des travaux temporaires pour le passage du bois, et il ne sera pas possible de réparer parfaitement ces constructions avant l'époque des eaux basses et avant que tout le bois n'ait passé. Les mêmes remarques s'appliquent à d'autres fondations

avariées qu'on ne pourra atteindre qu'aux eaux basses. A l'époque où l'eau eut atteint son niveau le plus élevé, les travaux ont subi une pression énorme, et ce n'a été qu'avec beaucoup de difficulté qu'on a pu faire usage des glissoires et des estacades ; de fait, à certaines stations, là où les estacades de direction n'ont pu être dressées à cause de la hauteur des eaux, on a du prendre d'autres dispositions temporaires que les glissoires pour faire descendre le bois. Les hautes eaux du printemps et du commencement de l'été ont favorisé la descente du bois, les billots et le bois carré venant même des exploitations forestières les plus éloignées approchaient des travaux inférieurs avant l'expiration de l'exercice ; on espère donc que pour 1893 il ne restera pas de bois en arrière.

L'Etat suivant copié de celui fourni par le percepteur des droits de glissoires dans votre ministère, fait voir la quantité des diverses espèces de bois qui a passé par les travaux de l'Etat, ainsi que le revenu qu'ont produit les droits pendant l'exercice qui fait l'objet de ce rapport :—

	Morceaux.
Pin blanc, bois carré	55,023
do rouge do	11,367
Bois méplat	73
Bois d'estacades et de construction	55,657
Epinette pour estacade et construction	320
Epinette blanche	7,248
Bois de construction	20,324
Grands cèdres	14,954
Cèdres de 12 et 16 pieds de long	944
Traverses de chemin de fer	202,849
Poteaux de clôture	64,526
Billots	2,336,088
	2,769,371

Aussi 21 coupons de bois pour mise en radeau, et 4,508¾ cordes de bois de pulpe.

Le revenu provenant de ce qui précède s'est élevé à $66,379.

En présentant respectueusement le rapport qui précède,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ingénieur contrôleur des travaux de l'Ottawa.

A Mr Louis Coste,

Ingénieur en chef des travaux publics,

Ottawa.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE—RAPPORT DE M. F. X. THOS. BERLINGUET.

Trois-Rivières, 1er septembre 1893.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur les travaux sous mon contrôle sur le Saint-Maurice, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Les crues du printemps de 1892 ont été faibles en comparaison de celles des années antérieures. La rivière a commencé à monter le 1er avril et a atteint son niveau le plus élevé le 7 mai, soit 12 pieds 3 pouces au-dessus le niveau le plus bas, observé en 1889.

Le 12 août l'eau monta d'environ 4 pieds, et, au commencement d'octobre, elle monta d'environ 2 pieds, ce qui donna une bonne inclinaison pour le flottage des billots.

Les marchands de bois, au lieu de descendre séparément leur bois, comme autrefois, se sont réunis cette année pour le faire descendre ensemble à partir des Piles, ce qui a donné des résultats très satisfaisants.

La durée des opérations une fois terminée, la glissoire, les piliers et les estacades ont été examinés, et, à l'automne nous avons commencé les travaux nécessaires de réparations et de construction qu'on peut décrire comme suit :—

Station des Grandes-Piles :—On a construit un pilier d'amarrage et un pilier d'ancrage, à la Pointe-à-Magdeleine, afin de retenir les billots du côté occidental de la rivière.

Station de la Grand'Mère:—L'estacade principale a subi de menues réparations.

Station de Shawinigan :—On a fait de légères réparations. Le bordage de la tête de la glissoire a été renouvelé et environ 500 pieds d'estacades ont été transportés de la baie à l'île, à la tête de la chûte.

Station des Trois-Rivières :—Quatre piliers d'amarrage ont été reconstruits et un a été réparé, au Cap-aux-Corneilles, afin de retenir les billots du côté est de la rivière, au niveau moyen de l'eau.

L'état suivant, fourni par le percepteur des péages des glissoires dans votre ministère, fait voir la quantité des diverses espèces de bois qui a passé par les travaux de l'Etat, ainsi que le revenu qu'ont produit les droits pendant l'exercice qui fait l'objet de ce rapport.

Etat du nombre de morceaux de bois, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat, sur la rivière Saint-Maurice, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

	Morceaux.
Billots	420,883
Poteaux de cèdre	420
Traverses de chemin de fer	8,151
Bois rond	2,149
Total	431,603

Aussi 13,610 cordes de bois de pulpe.

Le revenu provenant de ce qui précède s'est élevé à $11,114.90.

Voici l'état des dépenses faites, pour le personnel, l'entretien et les réparations pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Dépenses du personnel et d'entretien	$6,480 61
Réparations à la station des Grandes-Piles	1,062 98
" " de Grand'Mère	295 42
" " de Shawinigan	222 88
" " des Trois-Rivières	1,468 15
Dépenses totales pour 1892–93	$9,530 04

Les dépenses d'entretien, cette année, ont été de $6,893.61 moins que celles de 1891–92.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. X. THOS. BERLINGUET,
Ingénieur surintendant intérimaire.

GLISSOIRS ET ESTACADES DE LA RIVIÈRE SAGUENAY—RAPPORT DE M. JOSEPH ROSA.

QUÉBEC, 10 juillet 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant au sujet des travaux exécutés sur la glissoire de la rivière Saguenay et ses opérations durant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

La glissoire et les estacades ont été réparées et comme il était nécessaire d'y garder, pendant l'hiver, environ 20,000 billots, à la tête de la glissoire, il a fallu les renforcer afin qu'elles ne fussent pas rompues par la descente de la glace au printemps.

Durant l'exercice 1892-93, 20,900 morceaux de bois, des qualités et dimensions ci-dessous mentionnées sont passées dans la glissoire.

394	billots, pin blanc	12 à 14	pieds de longueur.
23,820	" épinette	12 à 14	"
392	" "	20 à 25	"
944	" "	25 à 30	"
350	" "	30 à 35	"

Le 27 mai dernier, 4 portées de la glissoire furent brisées par la descente d'une grande quantité de bois et de débris, elles ont été remplacées dès qu'il fut possible.

Les estacades à la Grande Décharge furent tendues dans l'automne de 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA,

Surintendant.

Mr Louis Coste,

Ingénieur en chef, département des travaux publics.

Ottawa.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE TRENT ET DE LA RÉGION DE NEWCASTLE—RAPPORT DE R. B. ROGERS.

Peterborough, 14 octobre 1893.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel sur les travaux sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Les travaux de cette région existent pour deux objets, savoir : les travaux érigés pour la navigation et ceux érigés pour faciliter la descente du bois. Les premiers sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et les derniers sous l'administration du ministère des travaux publics.

Ces constructions sont situées le long de la rivière Trent, entre Trenton sur la baie de Quinté et le lac Balsam (endroit à environ 15 milles du lac Simcoe) soit une distance d'environ 170 milles de longueur.

Il y a une très grande abondance d'eau qui s'étend, d'un côté jusqu'aux sources de la Madawaska, au nord-est, et jusqu'à celles de la Muskoka au nord et à l'ouest, embrassant une étendue de plus de deux milles carrés de cours d'eau. La réglementation de l'eau de cette immense étendue est devenue une affaire très importante pour les nombreuses industries situées le long de la route.

L'eau durant l'automne de 1872 a été très haute et elle est restée ainsi durant l'hiver. Au printemps dernier elle a aussi été très haute, mais elle s'est écoulée sans causer d'autres avaries que celles que subissent ordinairement les constructions.

Les nouveaux règlements passés le printemps dernier concernant la descente des billots quant à la quantité ont été assez bien suivis, et les résultats ont été très heureux pour la navigation.

La plupart des marchands de bois admettent que la descente de leurs billots en petite quantité, tel que l'exigent les règlements, est un mode plus économique que l'ancien système des grandes quantités. La plupart des maisons de commerce ont maintenant des remorqueurs pour faire descendre leurs billots.

Les réparations qui suivent ont été faites aux différentes stations :—

Chute Fénélon.

Il s'est fait au milieu de la glissoire un amoncellement de billots qui a avarié le fond et les côtés du barrage. Le tout a été réparé.

Buckhorn.

Les estacades de direction qui conduisent à la glissoire et que la glace avait rompues, ont été réparées. On a aussi placé une estacade à pièce isolée sur les piles en aval de l'embouchure de la crique Massassaga.

Lac Katchawaunoe.

On a construit deux piles d'amarrage à l'extrémité inférieure du lac pour empêcher les billots de se diriger dans le chenal de la navigation.

Peterborouh.

On a placé sur les glissoires un treuil neuf en fer pour remplacer le vieux cabestan en bois, pour lever et baisser les portes d'arrêt. On a renouvelé le tablier de la glissoire centrale. Les estacades du lac ont été aussi réparées.

Hastings.

On a enlevé des cailloux du chenal, sur la barre, à environ deux milles en aval d'Hastings, connue sous le nom de "barre de Huycke." Ce travail n'a pu être terminé à cause de la rapidité avec laquelle l'eau a monté.

Un certain nombre de menues réparations ont aussi été faites aux différentes estacades et glissoires de la région.

Je vous transmets aussi un tableau de la région de la Trent et de Newcastle qui indique le nombre de morceaux de bois qui ont passé par les glissoires pendant le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. BOGERS,
Ingénieur surintendant.

A Mr L. Coste,
Ingénieur en chef, ministère des travaux publics,
Ottawa.

État indiquant le nombre de morceaux de bois, etc., qui sont passés par les différentes glissoires de la Trent et de celles de la région de Newcastle, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Station.	Billots.	Traverses de chemin de fer.	Poteaux de clôture.	Grands cèdres.	Bois de construction.	Boulons	Bois d'estacades.	Poteaux de télégraphe
Chute Fénélon	125,824	49,142	14,023	3,000	.....	.....	1,153	.....
Bobcaygeon	93,500	11,544	14,426	2,000	.....	.....	860	.....
Buckhorn	93,500	11,544	14,426	2,000	.....	.....	860	.....
Lovesick	170,258	92,544	26,926	13,300	4,150	2,700	3,466	207
Burleigh	170,258	92,544	26,926	13,300	4,150	2,700	3,466	207
Pointe Young	170,258	92,544	26,926	13,300	4,150	2,700	3,466	207
Lakefield	170,258	92,544	26,826	13,300	4,150	2,700	3,466	207
Peterboro'	170,258	92,544	26,966	13,300	4,150	2,700	3,466	207
Hastings	93,937	7,808	25,881	11,927	.....	.....	4,417	207
Chute Heeley	93,937	7,808	25,881	11,927	.....	.....	4,417	207
Rapide Chisholm	93,937	7,808	25,881	11,927	.....	.....	4,417	207

Perception des droits de glissoires et d'estacades—Rapport de M. E. T. Smith.

Ministère des travaux publics,
Bureau du percepteur, Ottawa, 26 octobre, 1893.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le revenu provenant des glissoirs et des estacades sous le contrôle de ce ministère pour la perception des droits durant l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Région d'Ottawa.

Le revenu du dernier exercice a été de $60,379.09, soit $16,118.27 de plus que pour la période correspondante de l'année dernière. L'augmentation est due à la quantité plus considérable de bois carré et de billots qui a passé par les constructions; comme on le verra en consultant l'état n° 2 ci-joint, il y a eu 48,482 morceaux de bois carrés de plus ou près de trois fois plus qu'en 1891–92, et 212,862 pillots de plus qu'en 1891–92.

La perception accuse également une augmentation satisfaisante, car outre tous les droits de 1892–93, on a perçu en arrérage et intérêt $731.79, soit un total de $61,110.88, ou $11,924.63 de plus qu'en 1891–92.

Sur les arrérages de droits dus depuis le 1er juillet 1889, il reste à percevoir $7,328.08, somme qui se décompose comme suit : droits des estacades de la Chaudière, pour 1889–90, contestés et soumis au Conseil privé, s'élevant à $6,903.05 ; droits sur un radeau de bois carré, encore à Québec et non vendu, $397.50, et $28.42 somme d'un compte entre les mains d'un avocat pour des fins de perception.

Le reste des arrérages de droits, au 30 juin 1892, se composait, ainsi que l'indique l'état n° 3 de mon rapport du dernier exercice, de la somme de $590.70 qu'on a perçue depuis et de $22.40 de surcharge, somme qu'on a biffée.

En un mot voici l'état de la perception :—

Droits provenant de l'exercice 1892–93	$60,379 09
do do 1891–92	590 70
Intérêt sur les arrérages	142 09
Total	$63,110 88

Voici quelles étaient les sommes dues et non perçues au 20 juin dernier :—

Droits échus avant le 1er juillet 1889, époque où la perception a été transférée à ce ministère	$56,073 00
Droits échus au 30 juin 1890	6,903 05
Droits échus au 30 juin 1891	425 92
Total	$63,401 97

soit une réduction de $613.10 dans le cours du dernier exercice.

On remarquera que la somme de droits échus avant le 1er juillet 1889 reste au même chiffre qu'elle était au 30 juin 1892, savoir : $56,073. L'état n° 4 ci-joint explique en détail ce qui compose cette somme et pourquoi elle n'a pas été perçue.

La somme de droits échus, à Québec, le 1er juillet 1889, savoir : $1,151.75 reste la même. On trouvera une explication complète de cette affaire à l'état n° 5 ci-joint.

C'est donc avec beaucoup de plaisir que j'attire l'attention sur le fait que tout le revenu provenant de la région d'Ottawa, sauf les sommes contestées pour des motifs apparemment raisonnables, a été perçu moins $425.72, ainsi que je le dis plus haut.

Ci-joints cinq états relatifs au district d'Ottawa, savoir :—

N° 1. Etat des droits échus pour chaque glissoire, et les travaux pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

N° 2. Etat qui indique le nombre de morceaux de bois qui ont passé par les travaux pendant la même période.

N° 3. Etat des droits dus depuis le 1er juillet 1889, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1893.

N° 4. Etat des droits de glissoires et d'estacades, dus à Ottawa le 30 juin 1893.

N° 5. Etat des droits de glissoires, dus à Québec, le 30 juin 1889, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1893.

DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

Le revenu provenant de ce district, pour le dernier exercice, s'est élevé à $11,196.92 ce qui est le chiffre le plus considérable depuis le 30 juin 1884.

La perception pour la même période s'est élevée à $11,853.15 ce qui est le total des droits échus dans le cours du dernier exercice et de la somme de $656.23, arrérages perçus par l'entremise du ministère de la justice.

L'état n° 6, ci-joint donne en détail les sommes d'arrérages non perçues au 30 juin dernier, soit en tout $15,922.39.

Il est digne de remarque que bien que les recettes de l'exercice qui vient de se terminer, aient été de $4,098.31 plus considérables que celles de l'année précédente, on a fait une économie considérable à l'endroit des frais de perception en adoptant les mêmes méthodes que celles suivies dans la région d'Ottawa.

Au lieu d'avoir un personnel qui a coûté en 1891–92, en traitements et frais, $1,043.86, le travail s'est fait de ce bureau à raison de $130.75 pour frais de voyage et dont la plus grande partie a été employée à me familiariser avec les travaux du Saint-Maurice, ce qui fait que l'économie a été, en réalité, de $913.11.

Il est convenable que je ne m'attribue pas ici le mérite de l'augmentation du revenu, car ceci est dû à la quantité plus considérable de billots, durant l'hiver de 1891–92; d'un autre côté, je ne désire pas faire comprendre que la somme indiquée au titre des frais de voyage représente la somme complète employée à cette fin, car il a été fait d'autres frais de voyage pour une somme de $103.85, imputable aux arrérages de droits échus avant que la perception de cette région m'ait été confiée.

Comme les règlements en vigueur au commencement du dernier exercice étaient contradictoires et inapplicables au nouveau système on les a complètement refaits, sauf quant à la partie relative au tarif, qui reste pratiquement le même et qui est venu en vigueur le 13 avril dernier.

RÉGION DU SAGUENAY.

Le revenu de cette région s'est élevé à $638.88, mais il reste à percevoir.

Les seules personnes qui se servent de ces constructions sont MM. Price et Cie, dont la contre-réclamation n'est pas encore réglée.

En y ajontant ce qui précède la somme totale exigible de cette maison s'élevait au 30 juin dernier à $9,538.91. *Voir* l'état n° 7 ci-joint.

RÉGION DE NEWCASTLE.

Sur les instructions du ministère, j'ai essayé de percevoir les arrérages dus dans cette région et non perçus au 30 juin 1892, et qui s'élevaient à $6,490.77; mais je n'ai pu percevoir que $715.17, plus une surcharge de $8.60 qui a été biffée, laissant un reliquat à percevoir de $5,767. *Voir* état n° 8.

Par suite des procédés intentés contre eux, MM. M. M. Boyd et Cie ont déposé à la cour de l'échiquier la somme de compte dont on leur demandait le paiement, soit $2,245.81 et ils ont pris une action en dommages-intérêt pour la saisie et la retenue de leur bois, La cause a été instruite à Peterboro le 8 juin dernier, mais on n'a pas encore eu de jugement.

En attendant la décision dans cette cause, on a jugé qu'il valait mieux ne pas insister sur le règlement des autres comptes impayés.

Les droits échus dans le cours du dernier exercice se sont élevés à $38.55, somme qui a été perçue.

Par suite du fait qu'il n'existait qu'un seul lieu dans dans cette région, où l'on exigeait des droits, et que ces droits étaient très insignifiants, ne rapportant annuellement en moyenne que $545.46, et comme les déboursés annuels pour le personnel et l'entretien des travaux s'élevaient en moyenne à $6,000 par année, on a décidé d'exiger des droits pour l'usage de toutes les constructions sous le contrôle de ce ministère, entre le lac Cameron et la chute de Heely, dans l'espoir de leur faire rendre, au moins, ce que ces constructions coûtent en fait d'entretien; mais vu les changements qui sont survenus dans ce commerce, l'année dernière, il est douteux que le nouveau tarif produise un revenu suffisant pour faire face, dans tous les cas, aux dépenses de l'année courante de 1893–94.

Comme les règlements ne pouvaient plus s'appliquer à cause des modifications du tarif, on les a rédigés de nouveau et modifiés, et ils ont été approuvés par un arrêt du conseil en date du 13 avril dernier.

En terminant je dois faire observer qu'à raison de l'état très peu satisfaisant du marché du bois carré, l'été dernier, à moins que quelque chose d'imprévu n'arrive, la production de l'hiver prochain sera la plus faible dans l'histoire du commerce depuis quarante ans, pour la région de l'Ottawa seule.

Dans cette région la production des billots sera à peu près la même que l'hiver dernier; tandis que sur le Saint-Maurice on peut s'attendre à une augmentation considérable.

Quant aux régions du Saguenay et de Newcastle, je n'ai pas de données sur lesquelles je puisse basée une expression d'opinion.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

EDW. T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

A M. LOUIS COSTE,

Ingénieur en chef des travaux publics.

N° 1.—ETAT indiquant les droits produits par les glissoires et travaux de l'Etat ci-après mentionnés, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Nom de la rivière.	Nom de la glissoire ou des autres travaux.	Somme produite par chaque glissoire.	Somme produite par chaque rivière.
		$ cts.	$ cts.
Ottawa	Glissoire du Rocher Capitaine	257 00	
	do Des Joachims	265 00	
	do du Calumet	1,499 04	
	do Portage du Fort	416 75	
	do des Chats	1,995 00	
	do des Chaudières	6,232 66	
	Estacades des Chenaux	5,834 81	
			16,500 2
Petewawa	Du lac des Cèdres aux rapides Meno	875 54	
	Nouvelle glissoire près du lac Traverse	1,271 08	
	Du lac Traverse au lac Front	1,442 28	
	Chute Croche	859 28	
	Bois Dur à la rivière Ottawa	3,799 10	
			8,247 28
Madawaska	Gliss. et amél. de la chute Enragée et des Gr. Chutes	10,590 90	
	Amél. à partir des Gr. Chutes en aval jusq. Arnprior	2,829 68	
	Glissoire à Arnprior	2,149 53	
	Estacade à l'embouchure	3,122 75	
			18,692 86
Dumoine	Améliorations en aval	.....	10 26
Coulonge	Glissoire de Coulonge	.....	4,909 94
Rivière Noire	do de la rivière Noire	.....	3,210 92
Gatineau	Gatineau	.....	8,807 57
	Total	.....	60,379 09

N° 2.—ETAT indiquant le nombre de morceaux de bois, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Pin Blanc, bois carré	55,023	pièces.
Pin rouge, do	11,367	do
Bois méplat	73	do
Bois d'estacade et de construction	55,657	do
Epinette do do	320	do
Epinette rouge d'estacade et de construction	7,248	do
Bois de construction	20,324	do
Cèdres longs	14,952	do
Cèdres de 12 à 16 pieds de long	944	do
Traverses de chemin de fer	202,849	do
Poteaux de clôture	64,526	do
Billots	2,336,088	do
Total	2,769,371	do

Aussi 21 coupons de bois à radeau et 4,508¾ cordes de pulpe.
Le revenu provenant du bois qui précède s'est élevé à $60,379.09.

EDWD. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

OTTAWA, 30 juin 1893.

N° 3.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1889 et qui restaient à percevoir le 30 juin 1893.

Nom.	Années de l'échéance des droits.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Droits ordinairs.	Total à percevoir.	Remarques.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
J. R. Booth	1889-90	2,561 69	.... ..	2,561 69	La quest. des droits d'estac. des Chaudières a été soumise au cons. et renv. à la com. du trés. Ces som. doiv. être biff.
The Bronsons & Weston Lumber Co.	1889-90	2,056 96	....	2,056 96	
Perley et Pattee	1889-90	1,203 26	.....	1,203 26	
Wm. Mason et Fils	1889-90	167 66	.. ..	167 66	
Pierce et Cie	1889-90	913 48	....	913 48	
Robert Gorman	1890-91	....	397 50	397 50	Droits garantis.
Alex. Fraser, compte of Thos. Stephens	1890-91	....	28 42	28 42	Procédés judiciaires intentés pour la perc. de cette somme.
Total	....	6,903 05	425 92	7,328 97	

EDWD. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 juin 1893.

N° 4.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1er juillet 1889, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1893.

Débiteurs.	Dettes mauvaises et douteuses.	Droits d'estacades, Chaudières, en suspens.	Autres droits de glissoires et d'estacades en litige.	Total des droits dus le 30 juin 1893.	Année de l'échéance.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
John et Wm. McLean	53 14	*Voir* note A* dans les obs.	.....	53 14	1873	Insolvable.
James Yuill	9 29	.....	.....	9 29	1876	Surcharge.
John Rowan	342 50	.....	.....	342 50	1872 et 1873	Insolvable.
Lemieux et Charrette	21 30	.....	.....	21 30	1873	do
Taillon et Lapierre	148 10	.....	.....	148 10	1873 et 1874	do
Mosgrove et McHarry	261 42	.....	.....	261 42	1873 et 1874	do
W. C. Wells	600 90	.....	.....	600 90	1873 et 1874	do
Dufresne et McGarity	528 80	.....	.....	528 80	1874 et 1875	do
Walton Smith	171 46	.....	.....	171 46	1874 et 1875	do
A. H. Baldwin	3,507 92	.....	.....	3,507 92	1871 à 1874	do
L'hon. James Skead	9,807 65	.....	.....	9,807 65	1861, 1863, 1864, 1869, 1875 à 1878	do
Batson et Currier	5,558 70	.....	.....	5,558 70	1875 à 1877	do
A. F. A. Knight	546 30	.....	.....	546 30	1878	do
James Walker	11 25	.....	.....	11 25	1877	do
R. Campbell et Fils	1,558 50	.....	.....	1,558 50	1879 à 1881	do
James G. Bryson	73 50	.....	.....	73 50	1886	do
Costello, Frères	90 62	.....	.....	90 62	1882	do
N. E. Cormier	428 34	.....	.....	428 34	1888	do
John R. Booth	.....	9,871 93	398 88	10,270 81	1881 à 1888	$398.88 contre récl.-dom. causés par la rupt. de l'est. de Coulonge.
Perley et Pattee	.....	8,889 85	419 10	9,308 95	1880 à 1888	$419.10 do do do do
The Bronsons & Weston Lumber Co	.....	8,180 79	.....	8,180 79	1881 à 1885	
Pierce et Cie	.....	462 18	.....	462 18	1888	A * Droits d'estacades des Chaudières.
G. A. Grier et Cie	.....	1,060 59	.....	1,060 59	1886 et 1887	Ces personnes prétendent qu'elles ont entretenu ces travaux complètement à leur frais depuis 1881.
Success. de feu Levi Young	.....	1,461 20	.....	1,461 20	1881 à 1885	
Wm. Mason	.....	413 85	.....	413 85	1881 à 1888	
Gilmour et Cie	.....	406 27	.....	406 27	1884	
John Rochester	.....	258 88	.....	258 88	1881 à 1883	

N° 4.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1er juillet 1889, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1893—*Fin.*

Débiteurs.	Dettes mauvaises et douteuses.	Droits d'estacades, Chaudières, en suspens.	Autres droits de glissoirs et d'estacades en litige.	Total des droits dus le 30 juin 1893.	Année de l'échéance.	Remarks.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
J. et B. Grier	76 84	.....	.....	76 84	1883	Surcharge.
R. et W. Conroy	95 42	.....	.....	95 42	1882 et 1883	do mentionné à l'état S. 38 de mars 1886.
A. et P. White	101 00	.....	.....	101 00	1881	do
J. et G. Bryson	.....	.....	252 20	252 20	1886	Contre réclamat pour dom. causés par la rupt. de l'est. de Coulonge
B. Caldwell et Fils	4 33	.....	.....	4 33	1887	Surcharge.
Total	23,997 28	31,005 54	1,070 18	56,073 00		

EDW'D. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

OTTAWA, 30 juin 1893.

N° 5.—Etat des droits de glissoire dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels des effets ont été transmis à Québec pour perception.

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
L'hon. James Skead	245 00	210 00	455 00
James Mair	.....	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1860, et le 5 MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leur réclamation.

Au meilleur de ma connaissance leur décision n'a jamais été communiquée au percepteur des droits de glissoires, conséquemment leurs comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

OTTAWA, 30 juin 1893.

DISTRICT DE SAINT-MAURICE.

N° 6.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades du Saint-Maurice, dus le 30 juin 1893.

Nom.	Année de l'échéance.	Somme.	Total.	Remarques.
		$ cts.	$ cts.	
George Baptist, Fils et Cie.	1878	469 95		Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots vu qu'on n'a pas étendu les estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes.
do do ..	1879	2,110 62		
do do ..	1880	1,696 18		
do do ..	1881	293 69		
do do ..	1882	165 80		
do do ..	1884	118 50		
do do ..	1888	4 28	4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie	1878	3,072 84		Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial M. McDougall, subséquemment juge qui, après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés soient admises.
do	1883	2,173 68		
do	1884	21 96		
do	1886	1 62		
do	1887	4 38	5,281 48	
Alexander Baptist	1879	.....	2,116 96	
Compte de Hall, Neilson et Cie, Hall, Frères	1886	750 41		
do do	1887	690 44	1,440 90	On est à intenter des procédés judiciaires pour la perception de cette somme.
William Ritchie et Cie	1888	779 24		
do	1889	332 11	1,111 35	Sur cette somme, $754.20, on prétend qu'il y a une surcharge.
Ritchie, Frères	1886	413 43		
do	1887	634 71	1,048 14	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de $842.75, et d'une somme de $205.38 payée de trop en 1884.
G. B. Hall	1890	.....	49 34	Prétend que ce reliquat est une surcharge.
T. E. Normand	1890	.....	14 28	
Trefflé Biron	1891	.....	92	
Total	.....	.....	15,922 39	

Pour faire accorder cette balance avec les comptes publics on devrait déduire $7.93 portée de trop au crédit d'Alexander Baptist, et $217.17 ajoutée à cette somme, soit $190.40 payée le 23 juillet 1884, et $29.77 portée de trop et par erreur au crédit de Wm. Little, qui ne se trouve dans aucun rapport des perceptions, ce qui donnera une balance due au 30 juin 1893, de $16,131.63.

EDWARD T. SMITH.
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

OTTAWA, 30 juin 1893.

RÉGION DU SAGUENAY.

N° 7.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades du Saguenay, dus le 30 juin 1893.

Nom.	Année de l'échéance.	Somme.
		$ cts.
MM. Price, Frères et Cie	1877 à 1892	9,538 91

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

OTTAWA, 30 juin 1893.

RÉGION DE NEWCASTLE.

N° 8.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades, pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 30 juin 1893.

Nom.	Année de l'échéance.	Somme.	Remarques.
		$ cts.	
M. Boyd	1882 à 1884, 1886 et 1892	2,245 81	Cette somme a été déposée en cour de l'échiquier.
T. G. Hazlett	1881, 1882, 1884 et 1889	885 25	
J. M. Irwin	1882, 1883, 1885 et 1888	698 45	
D. Ulliott	1881 à 1887	547 68	
Geo. Hillard	1877 à 1883, 1886	354 15	Cette somme est portée à l'état de l'an. dern., au ch. de $354.90, ce qui comp. une surc. de 75c., soit ⅕c. sur 600 poteaux de clôture.
Green et Ellis	1880 à 1883, 1885, 1888 et 1889	157 01	
Irwin et Boyd	1881	59 79	
Thomson et McArthur	1880	52 78	Failli.
A. W. Parkins	1884, 1885, 1888, 1890 et 1891	65 92	
La succession Dickson, T. G. Hazlett, agent	1883	137 50	
Jabez Thurston	1882	12 50	do
Alfred McDonald	1888	40 80	
John Parkins	1889	13 00	
McDougall et Ludgate	1879	65 07	do
Bigelow et Frounce	1882 à 1885	216 21	do
R. et J. Strickland	1882, 1883, 1885 et 1887	215 08	do
		5,767 00	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

OTTAWA, 30 juin 1893.

V.—PONTS.

Dans le cours de 1892-93, les ponts ci-après énumérés ont subi des réparations, savoir :

Grande Rivière, pont à York, Ont.
Cité d'Ottawa, pont à Ottawa, Ont.
Rivière Bataille, pont à Battleford, T.N.-O.
Rivière du Ventre, pont à Lethbridge, T.N.-O.
Rivière de l'Arc, pont à Calgary, T.N.-O.
Rivière du Vieillard, pont à Macleod, T.N.-O.

Voici le détail des travaux exécutés :—

PONT DE LA GRANDE RIVIÈRE.

Le pont de la Grande Rivière est une construction qui relie les rives est et ouest de la Grande Rivière à York, comté d'Haldimand.

Le 20 septembre 1892, on a donné instruction de réparer l'abord occidental du pont; les travaux ont été immédiatement commencés et terminés le 17 octobre, la somme employée à cette fin s'élevant à $97. Au mois de juin dernier, on jugea nécessaire de protéger le talus de la levée en face de la culée ouest au moyen d'un enrochement, et la somme de $50 a été employée à cet objet.

PONTS DE LA CITÉ D'OTTAWA ET CHAUSSÉE ENTRE OTTAWA ET HULL.

On trouvera un rapport sur les travaux exécutés aux ports de la cité d'Ottawa et sur la chaussée entre Ottawa et Hull, dans celui de M. G. P. Brophy, ingénieur surintendant des travaux de la rivière Ottawa, à la section IV de mon rapport.

PONT DE BATTLEFORD.

Ce pont traverse la rivière Bataille dans le ville de Battleford entre la 2e et la 3e avenue. La ville est située au confluent des rivières Bataille et Saskatchewan, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à 500 milles de Winnipeg.

Les réparations et le peinturage de ce pont, travaux qui étaient en voie d'exécution l'année précédente, ont été terminés. Les dépenses pour 1892-93 se sont élevées à $725.22.

PONT DE LA RIVIÈRE DU VENTRE, LETHBRIDGE.

Le pont de la rivière de Ventre est situé dans le quart nord-ouest de la section 1, township 9, rang 32 à l'ouest du quatrième méridien principal, et à environ deux milles de la ville de Lethbridge.

La construction des abords est et ouest du pont a été terminée durant l'exercice expiré le 30 juin 1892, et une communication a été établie entre les deux rives de la rivière.

Dans le cours de 1892-93 d'autres travaux nécessaires ont été faits à l'abord de l'est du pont, à l'endroit connu sous le nom de "Coulée de la Briqueterie."

Les travaux une fois terminés, il éclata une tempête de pluie la plus forte qu'on n'ait jamais connue dans cette région du pays, en quelques minutes les coulées débordèrent dans les rivières. La masse d'eau qui descendit la "Coulée de la Briqueterie" fut telle, qu'arrêté par les amas de toutes sortes charriés par le courant, l'eau monta de quatre pieds au-dessus du couronnement de la levée, et comme cette levée avait 20 pieds de hauteur à ce point, l'eau avait en conséquence 24 pieds de profondeur. Lorsque la levée commença à céder, en dix minutes toute la levée y compris le ponceau fut emportée dans la rivière, mais le reste du chemin resta intact.

PONT DE LA RIVIÈRE DE L'ARC.

Ce pont traverse la rivière de l'Arc à la ville de Calgary, T.N.-O.

Dans le cours de 1892-93, le pont a subi les réparationss et les améliorations ci-après énumérées. Les travées ont été élevées au niveau primitif et des sous-longuerons ont été posés sur les piliers. On a fait l'acquisition de contre-fiches qu'on a posées. Les armatures ont été étançonnnées, et les boulons et les tiges ont été resserrés. On a fait l'acquisition de solives de sommet qu'on a posées.

On a entouré les assises des piliers de grosses roches plates et le tablier du pont et les abords ont été planchéiés diagonalement en pin Douglas de 3 pouces d'épaisseur.

Le coût de ces réparations s'est élevé à $1,773.50.

PONT DE LA RIVIÈRE DU VIEILLARD.

Ce pont traverse la rivière du Vieillard à environ 1¾ mille à l'ouest de la ville de Macleod, au centre de la moitié ouest de la section 10, township 9, rang 26, à l'ouest du 4e méridien.

Au mois d'avril 1891, un contrat a été passé pour la construction d'un pont sur la rivière, les travaux devant se composer de deux travées de 150 pieds chacune, d'un pilier, de deux culées, d'un abord en remblai et en chevalets sur la rive nord, et d'une levée sur la rive sud, le tout étant terminé le 31 décembre 1891. On a aussi posé des entretoises, sous la surveillance immédiate d'un fonctionnaire de ce ministère.

On a commencé en septembre et terminé à la fin de novembre 1892, des réparations du pont, lesquelles se sont principalement résumées à resserrer les entretoises, les tiges, les boulons, etc. Ce travail a été considérablement retardé par de grands vents qui ont duré trente-trois jours consécutifs; la vitesse de ces vents atteignait parfois 60 milles à l'heure; il s'en est suivi que le pont a perdu son à plomb. Il est maintenant attaché à des arbres aux deux extrémités, ce qui le protégera sans aucun doute lorsqu'il sera soumis à une forte pression. Les dépenses se sont élevées à $883.30.

VI.—RELEVÉS ET EXAMENS.

Dans le cours de l'exercice des relevés et examens ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées:—

Rivière à la Perche, comté de Colchester, N.-E., construction d'un quai.
Rivière de l'Ours, comté de Digby, N.-E., enlèvement d'un pont.
Canada Creek, comté de King, N.-E., construction d'une pile.
Lac de Dunn, comté d'Antigonish, N.-E., ouverture d'un chenal.
Cinq-Iles, comté de Colchester, N.-E., réparations d'un quai.
Ile de Grady, comté de Colchester, N.-E., formation d'un port à bateau.
Ile de La Have, comté de Lunenburg, N.-E., ouverture d'un chenal.
Ile de Lawlor, comté d'Halifax, N.-E., construction d'un quai de quarantaine.
Pointe Mackay, comté de Victoria, N.-E., creusage d'un chenal pour bateaux
Morden, comté de King, N.-E., réparation d'un quai.
New-Harbour, comté de Guysboro', N.-E., construction d'une jetée.
New-Haven, comté de Victoria, N.-E., enlèvement de cailloux.
Lac de Porter, Halifax, N.-E., ouverture d'un chenal.
Rivière au Saumon, comté de Digby, N.-E., réparation d'une jetée.
Sydney, Cap-Breton, N.-E., construction d'un quai de la quarantaine.
Western Head, comté de Queen, N.-E., réparation du brise-lames.
Anderson's Hollow, comté d'Albert, N..B., prolongement du quai.
Bouctouche, comté de Kent, N.B., reconstruction d'un quai.
Campbellton, comté de Ristigouche, N.-B., construction d'une pile.
Cap Tourmentine, comté de Westmoreland, N.-B., redresser un quai.
Cap Hopewell, comté d'Albert, N.-B., réparation du quai.

Mispec, comté de Saint-Jean, N.-B., réparation du brise-lames.
Ile aux Perdrix, comté de Saint-Jean, N.-B., construction du quai de la quarantaine.
Quaco, Saint-Jean, N.-B., réparation du brise-lames.
Cap Traverse, comté de Prince, I.P.E., redresser et prolonger une jetée.
Cascumpec, comté de Prince, I.P.-E., enlèvement d'un rocher.
Pointe Hurd, comté de Prince, I.P.-E., réparation d'une jetée.
Rustico-Nord, comté de Queen, I.P.-E., réparation d'un brise-lames.
Souris, comté de King, I.P.-E., réparation d'un brise-lames.
Stephens, comté de King, I.P.-E., réparation d'une jetée.
Sturgeon, comté de King, I.P.-E., réparation d'une jetée.
Victoria, comté de Queen, I.P.-E., réparation d'une jetée et dragage.
Ile Wood, camté de Queen, I.P.-E., réparation d'un brise-lames.
Baie-des-Bacons, Saguenay, Qué., enlèvement de cailloux.
Baie Saint-Paul, Charlevoix, Qué., prolongement de la jetée et enlèvement de cailloux.
Bic Rimouski, comté, Qué., réparation d'un quai.
Grandes Bergeronnes, comté du Saguenay, Qué., enlèvement de cailloux.
Kamouraska, comté de Kamouraska, Qué., réparation d'un quai.
Rivière Newport, comté de Gaspé , Qué., réparation d'un quai.
Pond Creek, comte d'Ottawa, Qué., construction d'un pont.
Port-Daniel, comté de Bonaventure, Qué., réparation d'un quai.
Rimouski, comté de Rimouski, Qué., prolongement du quai.
Rivière Blanche, comté de Rimouski, Qué., réparation du quai.
Rivière Noire, comté de Charlevoix, Qué., enlèvement de roche.
Rivière Ouelle, comté de Kamouraska, Qué., réparation au quai.
Rivière Saguenay, Qué., dragage.
Fleuve Saint-Laurent, Qué., nouvelles améliorations du chenal des vaisseaux.
Rivière Saint-Louis, comté de Beauharnois, Qué., réparation à la porte d'écluse, reconstruction de deux ponts.
Saint-Alphonse, comté de Chicoutimi, Qué., réparation du quai.
Ste-Anne-du-Saguenay, comté de Chicoutimi, Qué., parachèvement du quai.
Saint-Jean-d'Orléans, comté de Montmorency, Qué., réparation des quais.
Saint-Siméon, comté de Charlevoix, Qué., réparation d'une pile.
Trois-Pistoles, comté de Tmiscouata, Qué., prolongement du quai.
Chutes Fénélon, comté de Victoria, Ont., réparation des glissoirs, etc.
Ile Howe, comté de Frontenac, Ont., construction d'uu pont.
Kingsville, comté d'Essex, Ont., réparation du quai.
Leamington, do mouillages.
Petit Courant, comté d'Algoma, Ont., enlèvement d'obstacles.
Rivière des Petites Nations, comté de Dundas, Ont., améliorations.
Ponts de la cité d'Ottawa, Ont., réparations.
Port-Hanley, comté d'Elgin, Ont., améliorer des havres.
Gimli, comté de Lisgar, Man., construction d'un quai.
Rivière Icelandic, comté de Lisgar, Man., construction d'un quai.
Rivière du Roseau, comté de Provencher, améliorations.
Rivière à l'Arc, à Calgary, T.N.-O., réparation des ponts.
Rivière Saskatchewan, à Edmonton, T.N.-O., construction de ponts.
Rivière Souris à Oxbow, T.N.-O., construction de ponts.
William Head, Ile Vancouver, C.-B., construction du quai de la quarantaine

VII.—ÉPREUVE DES CIMENTS.

Dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin dernier, on a commencé à organiser une pièce dans le ministère pour faire l'épreuve des ciments, et on a reçu des fabricants et d'autres personnes un bon nombre d'échantillons de diverses marques de ciment dans le but d'en faire l'épreuve, mais les opérations ne sont pas avancées pour justifier un exposé des résultats dans ce rapport.

BOIS CRÉOSOTÉ POUR LES CONSTRUCTIONS DANS LES PROVINCES MARITIMES.

Depuis un certain nombre d'années on attire l'attention du ministère sur la nécessité d'adopter du bois créosoté pour les constructions dans les provinces maritimes, où l'œuvre destructive du taret se fait vigoureusement sentir, mais ce n'est que dans le cours de l'exercice de 1892-93 qu'on a permis de spécifier le bois créosoté dans les devis. On s'est prévalu de cette permission et on a exigé l'emploi du bois créosoté dans le nouveau quai qui est maintenant en voie de construction à D'Escousse, dans le comté de Richmond, Cap-Breton, et à Bayfield, dans le comté d'Anigonish, Nouvelle-Ecosse.

Bien que l'adoption du bois créosoté pour les constructions dans les provinces maritimes soit un pas dans la bonne voie et de nature à augmenter la stabilité et la durée des travaux pour lesquels ce bois est employé, cette nouvelle ligne de conduite offre l'inconvénient qu'il nous faut employer du bois de l'étranger en raison du fait qu'il n'existe pas en Canada d'usines à créosoter le bois.

On espère cependant que cette nouvelle industrie s'établira avant longtemps en Canada, vu que la demande ne peut aller qu'en augmentant.

Le procédé de créosoter le bois consiste à faire sortir par l'évaporation, la sève et l'humidité du bois et à injecter des huiles grasses de goudron, communément appelé créosote, au moyen d'une grande pression, dans les pores du bois, ce qui le rend plus solide et empêche tout germe d'y éclore.

Le bois requis pour la construction du quai D'Escousse, a été traité aux usines dites *Lehigh Valley Creosoting Works*, Perth Amboy, Etat de New-Jersey, en présence de Mr E. T. P. Shewen, ingénieur adjoint de ce ministère.

L'outillage se compose de deux cylindres de 6 pieds de diamètre et de 60 à 80 pieds de longueur, de pompes circulaires à faire le vide et foulantes, et de cinq réservoirs d'huile. Au fond de chaque cylindre, et qui s'étendent presque toute la longueur du cylindre, se trouvent sept rangs de tuyaux à vapeur d'un pouce et demie.

La créosote dont on se sert est de l'huile grasse naturelle, ayant, d'après l'hydromètre, une densité spécifique de 1·030 à une température de 83° Fahrenheit.

Le bois qui a été traité était du pin jaune de la Caroline du Nord.

Le procédé employé est celui d'Hayford par lequel on opère comme suit:—

(1.) Une fois que le bois a été introduit dans le cylindre et avant d'y laisser entrer la créosote, on l'assèche jusqu'à un certain point au moyen de la vapeur lancée dans les tuyaux placés au fond du cylindre; mais si le bois est très vert, on le soumet à la vapeur humide, tout en laissant la vapeur sèche dans les tuyaux du commencement à la fin de l'opération.

(2.) Après qu'on a laissé la vapeur pendant une durée de temps qui varie de deux à douze heures, selon le degré d'humidité du bois, on fait fonctionner la pompe à vide durant une ou deux heures.

(3.) On introduit alors dans le cylindre, partie à l'aide de la pompe à vide et partie à l'aide de la pompe foulante de la créosote à une température d'environ 130° Fahrenheit.

(4.) Les pompes foulantes fonctionnent jusqu'à ce que les niveaux à flotteur indiquent que la surface de la créosote a été amenée à la profondeur voulue (profondeur qui a été préalablement calculée) de façon à assurer que la quantité déterminée d'huile par pied cube de bois a été injectée.

La quantité voulue de la créosote a été de 16 lbs par pied cube.

Les pilotis requis ont subi l'opération en deux fournées, et le bois carré a été traité séparément, avec les résultats qui suivent:—

Fournée n° 1, pilotis 18·5 lbs par pied cube.

Fournée n° 2, pilotis 16·0 lbs par pied cube.

Fournée n° 3, bois carré 16·0 per pied cube.

La quantité déterminée de créosote autant que l'inspection à pu le démontrer, a donc été injectée dans le bois, mais dans nombre de cas la pénétration a été très irrégulière et l'huile n'a atteint le cœur du bois que dans peu de cas.

Les nombreuses expériences que M. Shewen et moi avons faites nous ont plainement convaincus tous deux que le procédé Hayford, en vogue aux Etats-Unis, ne peut donner de meilleurs résultats que ceux dont je viens de parler, et il est à regretter

que le procédé de Mr S. B. Boulton, adopté presque partout en Angleterre, ne l'ait pas encore été aux Etats-Unis.

M. Boulton met à profit la différence entre la température du point d'ébulition de la créosole et de l'eau pour évaporer l'humidité du bois en élevant l'huile à environ 225 degrés, après qu'elle a été introduite dans le cylindre. La sève et l'humidité sortent par le dome du cylindre au moyen d'une machine à air comprimé sous forme de vapeur condensée et réellement mesurée dans un récipient. L'huile, naturellement, remplace la sève évaporéee et pour rendre l'imprégnation certaine les pompes foulantes sont appliquées.

On a fait des expériences dans le but de s'assurer des quantités relatives d'humidité extraite et de la créosote injectée au moyen du procédé Hayford et au moyen du procédé Boulton. Six longuerines de la même espèce de bois ayant précisement les mêmes dimensions, ont été traitées par chaque procédé, le tout ayant été saturé d'eau. La contenance cube des six longuerines soumises au procédé de Boulton était de 18·57 pieds cubes; la perte moyenne d'eau a été de 6·47 lbs par pied cube, soit 120 lbs en tout, et leur absorption de créosote de 14·8 par pied cube, soit 275 lbs en tout.

Les six longuerines soumises au procédé Hayford ont révélé une absorption de 116 lbs de créosote en tout, soit 6·29 par pied cube, tandis que l'absorption séparée a été très irrégulière, savoir 9·04 lbs, 4·52 lbs, 2·9 lbs, 6·13 lbs, 9·36 lbs et 5·49 lbs par pied cube respectivement. La conclusion est donc que le procédé Hayford n'est pas satisfaisant, et tandis que le *créosotage* par ce procédé n'améliore pas beaucoup la durée du bois, il ne le met pas à l'abri de la pourriture et du travail du taret. Le Le bois requis pour la construction du quai de Bayfield a été traité aux usines de MM. Eppinger et Russell, à Brooklyn, N.-Y. Le procédé qu'on a employé est apparemment le même que celui adopté aux *Lehigh Valley Creosoting Works*, et les résultats qu'on a obtenus ressemblent beaucoup à ceux de Perth Amboy. Je puis ajouter, toutefois, que M. Shewen, qui a inspecté les usines de MM. Eppinger et Russell, rapporte qu'il n'a pu diriger l'inspection d'une façon satisfaisante vu qu'une partie de l'outillage est fermée à la surveillance, et il déclare de plus que d'après ce qu'il a pu constater du mode de *créosotage* à Perth Amboy et à Long Island, il est arrivé à la conclusion que la nature complexe de l'opération du *créosotage* est si éminemment délicate et difficile, qu'un bon traitement ne peut être assuré qu'au moyen d'usines complètement en dehors du domaine de la concurrence commerciale, où l'on n'est pas tenté de produire des opérations indifférentes soit de propos délibéré ou par négligence.

Les résultats les plus satisfaisants s'obtiendraient, si le gouvernement érigait des usines pour traiter à l'aide de la meilleure huile et du procédé le plus parfait tout le bois nécessaire aux constructions dans les provinces maritimes, dans la région du taret.

Par l'établissement d'usines officielles à créosoter, on réalisera non seulement une économie dans le coût primitif du bois créosoté, mais aussi on obtiendra un degré type d'efficacité beaucoup au-dessus que celui des usines particulières administrées avant tout d'après les principes de la concurrence commerciale, et j'ajouterai que ceci permettrait l'emploi du bois du pays, car d'après les expériences faites l'été dernier, il a été établi que le pin et la pruche du Canada peuvent être traités avec succès.

VIII.—DEMANDES DE PERMISSION POUR LA CONSTRUCTION DE TRAVAUX.

Diverses corporations et des particuliers ont demandé la permission d'exécuter des travaux dans ou sur des rivières navigables ou non navigables, voici un état des demandes dont je me suis occupé durant l'exercice.

Port de Victoria.—W. M. Clayton, ériger et entretenir une maison à bateaux et un débarcadère.

Baie du Télégraphe, port de Victoria, C.-B.—Rithet et Cie, construction d'un quai.

Victoria, C.-B.—Jacob Sehl, construction d'un quai.

do	L. B. et G. B. Joseph,	construction	d'un quai.
do	V. Jacobson	do	do
do	*Phœnix Brewing Co.*	do	do

Rivière des Prairies.—*Dominiom Leather Board Co.*, construction d'un barrage.
Rivière Cowichan.—Construction d'estacades d'arrêt à l'embouchure de la rivière.
Rivière Assiniboine.—Curtis et Webster, barrage et pont au Portage la Prairie.
Verdun, Qué.—Logie, construction d'un quai.
Victoria.—Draeke et autres, affermage d'un lot riverain.
Rivière Nicomekel.—Construction d'un pont.
Rivière des Prairies.—*Canadian Electric Light Co.*, construction d'un barrage.
do *Montreal Light and Power Co.*, construction d'un barrage.
Fleuve Saint-Laurent—*Canadian Electric Light Co.*, construction d'un barrage et de biez aux rapides de Lachine entre l'île Heron et la terre ferme.
Rivières Serpentine et Nicomeckel.—Construction de ponts par le gouvernement provincial.
Victoria, C.-B.—W. P. Sayward. Prolongement du quai.
Rondeau, Ont.—Cie du chemin de fer Erié et Huron. Construction de travaux dans le port de Rondeau.
Victoria, C.-B.—*Okell & Morris Fruit Providing Co.* Construction d'un quai.
Détroit de Georgia, C.-B.—Bodwell et Irving. Extrait de la houille au-dessous.
Vitoria.—R. V. Colvin. Construction d'un quai.
Gananoque.—*Thousand Island Bridge Co.* Pont à l'embouchure de la rivière.
Halifax.—Taylor et Cie. Lot riverain.
Victoria.—L'hon. J. S. Helmcken. Construction d'un quai.
Rivière Richelieu.—*Richelieu Mfg. Co.* Constructions de barrages.
Grande Rivière Sainte-Anne.—*O. M. & C. Ry. Co.* Construction d'un pont.
Rivière Fraser.—W. H. Squair. Affermage de terre soumise à la marée.
Victoria.—Lowenburg, Harris et Cie. Construction d'un quai.
Kingsville.—W. A. Smith. Concession de lot riverain.
Baie Burlington.—*Hamilton S. S. Co.* Construction d'un quai.
Rivière Gatineau.—Construction d'un pont.
Rivière Fraser.—Pont à New-Westminster.
Toronto.—Prolongement de la ligne du Moulin à vent.

Dans le cours de l'exercice 1892–93, le secrétaire du ministère a transmis 1,294 documents officiels qui ont déterminé soit des rapports ou la mise à exécution de mesures adoptées. Le nombre de lettres reçues à mon bureau, de la part d'ingénieurs résidants et d'autres personnes, durant la même période, s'est élevé à près de 5,500 et les lettres que nous avons expédiées se sont élevées à 4,232.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A Mr E. F. E. Roy,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N° 4.

ÉTAT DU PERSONNEL

EMPLOYÉ SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES

DU CANADA

LE 30 JUIN 1893

AVEC LES

DATES DE NOMINATIONS, APPOINTEMENTS, ETC.

ANNEXE N° 4.

ÉTAT indiquant les noms, dates de nomination, salaires, etc., des personnes employées aux différentes glissoires et estacades, le 30 juin 1893.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	A quel endroit.	Date de la nomination.	Salaire.	Remarques.
Percep. des droits sur les glissoires et estacades.					$ cts.	
E. T. Smith.	26 nov. 1846.	Percepteur	Ottawa..... ...	1er juil. 1889..	1,550 00 par année.	Date de la première nomination au Bureau des Terres de la Couronne, Ottawa, le 24 juin 1864. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er juillet 1870 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile le 5 janvier 1892, aux commis de 1re classe.
James Slater....	30 avril 1847..	Sous-percepteur.....	.... do	14 nov. 1889 .	1,000 00 do .	Date de la première nomination au Bureau des Terres de la Couronne, Ottawa, le 21 avril 1877. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er avril 1893 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile le 5 janvier 1892, aux commis de 3e classe.
James Steen...	17 juin 1830..	Batelier	.... do	12 juillet 1889..	60 00 par mois..	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 26 mai 1861. Compteur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
John Redmond.....	2 août 1833..	do	.. do	12 do 1889..	60 00 do ..	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 1er mai 1872. Assistant compteur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janv. 1884 au 30 juin 1889.
District du Saguenay.						
Arthur Boulanger.....	11 sept. 1854..	Surintendant.....	Saguenay..... .	19 mai 1831...	475 00 par année.	*Travaux du Saguenay*—A part le surintendant on emploie sur ces travaux 4 hommes pour faire les signaux, à 70 centins par jour chacun, durant la descente des billots par les glissoires, qui dure un ou deux mois.
Joseph Boulanger.... .	....	Sous-surintendant...	do	1er oct. 1889 ..	30 00 par mois..	

District du St-Maurice.						
Nap. Dagneau	.....	Paie-maître	Trois-Rivières	1er mai 1886	50 00 par mois	
Cyriac Lymburner	——1833	Gardien de glissoir	Emb. du St-Maurice	25 avril 1881	46 67 do	
Jos. Pagé	7 juill. 1845	Sous-gard. de gliss.	Cap aux Corneilles	10 déc. 1879	60 00 do	
Jos. Boulard	.....	Gardien de barrière	do	— avril 1892	25 00 do	
Louis Hamel	.....	do do	Emb. du St-Maurice	8 juin 1892	30 00 do	
Chas. Langlois	——1840	Sous-gard. de gliss.	Shawenegan	13 janv. 1880	44 58 do	
Arth. Pellerin	.....	do do	do et Grès	5 août 1885	50 00 do	
Jos Desaulniers	.....	do do	do do	8 juill. 1892	30 00 do	
Thos. Larue	3 sept. 1827	Gardien d'estacades	Grand'Mère	15 mars 1872	80 00 do	
Alex. Taupin	.....	do do	Grand'Mère et Grandes Piles	8 juill. 1892	30 00 do	
Jos. Brousseau	.....	do do	Grandes Piles	8 juin 1892	55 00 do	
District du Richelieu.						
Azarie Bienvenue	.....	do do	Station de Belœil	1er janv. 1882	100 00 par année	
District de l'Ottawa.						
G. P. Brophy	24 fév. 1846	Surintendent	Ottawa	6 juill. 1873	2,500 00 do	*Travaux de la rivière Ottawa*—En outre des officiers précités, etc., on emploie aux diverses stations, durant la descente du bois, un contremaît. sur la glissoire à $1.50 et un asst.-contremaît. à $1.25 par jour, aussi, de 25 à 30 hom., de $1 à $1.40 par jour de trav.
D. Scott	15 do 1830	Comptable	do	1er oct. 1854	1,500 00 do	
J. C. Scott	27 juin 1865	Mesureur	do	1er avril 1889	2 75 par jour	
J. Kent	28 janv. 1864	Commis	do	1er août 1886	2 75 do	
Wm. Cain	22 avril 1860	Messager	do	1er janv. 1892	1 25 do	
C. Leduc	8 juill. 1846	Paie-maître	do	1er mai 1888	1,200 00 par année	
J. Middleton	8 août 1834	Sous-gard. de gliss.	Carillon	1er avril 1891	1 25 par jour	Activement employé pendant 7 mois.
D. Noonan	17 juin 1847	Gardien d'estacades	Gatineau	21 mars 1878	500 00 par année	Activement employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
J. Soulière	8 nov. 1829	Sous-gard. de gliss.	Chaudière	— —— 1878	2 25 par jour	do do do
J. McDonell	1er do 1818	do do	Hull	1er mai 1877	1 25 do	Employé environ 6 mois.
D. McFarlane	25 féb. 1836	do do	Chats	27 do 1860	480 00 par année	do Surveille les réparations en hiver.
John Harvey	22 mai 1831	Gardien de glissoir	Arnprior	12 juill. 1882	2 50 par jour	
Joseph McCrea	26 mars 1859	Gardien d'estacades	Springtown	15 mai 1880	300 00 par année	Employé environ 3 mois durant la navigation.
Patrick Barry	27 do 1858	Gardien de glissoir	High Falls	10 mars 1888	300 00 do	Empl. 5 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	7 janv. 1860	Sous-gard. de gliss.	Portage du Fort	7 sept. 1881	456 25 do	do do do
J. G. Poupore	27 août 1857	do do	Rivière Noire	15 oct. 1880	480 00 do	do do do
James Steen Rowan	27 do 1836	do do	Petewawa inférieure	18 mars 1887	480 00 do	do do do
Wm. Thomson	3 mai 1843	do do	Montagne	10 oct. 1879	1 25 do	do 6 mois do do
D. Carmichael	26 sept. 1813	do do	Calumet	— août 1848	40 00 do	do 6 à 7 m do do
A. Proudfood	17 juill. 1822	do do	Coulonge	1er avril 1865	1 00 par jour	do 4 mois do do
H. R. Downey	16 mai 1846	do do	Des Joachims	1er juill. 1889	300 00 par année	do do do do
Hugh Grant	25 mars 1829	do do	Dumoine	12 avril 1872	300 00 do	Employé 3 mois durant la navigation. Inspectera les travaux, au besoin.
A. McEwen	20 août 1829	do do	Rocher Capitaine	1er mai 1874	480 00 do	do do do
A. H. Johnson	28 nov. 1839	do do	Chenaux	— —— 1865	2 50 do	Payé durant la navigation, 7 mois. S'occupe des réparations en hiver.
G. T. Johnson	10 sept. 1841	do do	do	— —— 1872	1 75 par jour	do do

ANNEXE N° 4.—ETAT indiquant les noms, etc., des personnes employées sur les différentes glissoires et estacades.—*Fin.*

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
District de Newcastle.					$ cts	
R. B. Rogers	17 janv. 1857	Surintendant	Peterboro'	1er juill. 1884	800 00 par année	Reçoit $800 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
G. H. Giroux		Commis du surint.	do	1er do 1880	400 00 do	do $400 do do
Clement Armstrong		Gardien de glissoir.	Chisholm Rapids	1er avril 1883	200 00 do	
John Jordan		do do	Fenelon Falls	15 août 1892	100 00 do	$250 par ann. com. gard. d'écl. do Ch.f. et c.
R. T. Hill		do do	Buckhorn	1er juill. 1891	100 00 do	Reçoit $150 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
Hamil Johnston		do do	Heeley's Fall	15 juill. 1893	200 00 do	
Chenal de Burlington.						
Thos. Campbell	1er avril 1832	Passeur	Burlington	12 avril 1887	400 00 do	
J. A. McDonald		Aide-passeur	do	1er do 1890	360 00 do	
District d'Yamaska.						
A. Labbé		Gardien d'écluse	Yamaska	1er sept. 1885	1 25 par jour	
O. Mineau		do	do	1er do 1885	1 25 do	
Rivière du Lièvre.						
Alex. MacCallum		do	Rivière du Lièvre	14 mai 1892	40 00 par mois	

R. STECKEL.

ANNEXE N° 5.

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1893.

ANNEXE N° 5.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

BUREAU DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE,
OTTAWA, 5 décembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur le service télégraphique pour les douze mois expirés le 30 juin 1893. Les tableaux ci-joints des lignes, du personnel, etc., des divers districts sont la répétition de ceux annexés au dernier rapport annuel mais ils renferment des modifications qui indiquent les changements faits dans le cours de l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,
Surintendant intérimaire.

A Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire des travaux publics.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE—1892-93.

TERRENEUVE.

La ligne entre Port-au-Basque et le cap Ray a été exploitée, comme par le passé, en rapport avec le réseau de la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

De Shippegan à la Pointe-Miscou, N.-B.—Dans le cours de l'automne de 1892, une ligne, comprenant 30½ milles de fil et 3¾ de câble sous-marin, a été terminée et mise en exploitation entre les lieux précités, y compris cinq stations intermédiaires raccordées par une ligne télégraphique, par la *St. Lawrence Lumber Company* moyennant une gratification de $4,000, y compris le matériel fourni au prix coûtant, sous l'empire d'une convention qui pourvoit à l'entretien de la ligne à perpétuité. Les recettes provenant de cette ligne reviennent à la compagnie.

La ligne de Meat-Cove (de Sydney-Nord à Meat-Cove, N.-B.) est demeurée en exploitation en raccordement avec la ligne télégraphique dite *Western Union*, comme par le passé. Au mois de septembre, Mr R. G. Zwicker a terminé la ligne de ceinture jusqu'à White-Point, soit 7¼ milles de la ligne principale, mais comme on n'a pu se procurer un télégraphiste dans le temps, on n'a pas établi de bureau. Toutefois on est à prendre des mesures pour en établir un aussitôt que possible.

L'exploitation du câble qui relie les îles de la Madeleine à la terre ferme à Meat-Cove, a cessé le 13 mai. (On a subséquemment constaté qu'il avait été considérablement avarié par la glace sur la rive de Meat-Cove et brisé par l'ancre d'un vaisseau à neuf milles plus loin au large. Le câble a été réparé par le steamer *Newfield*, et le 6 septembre 1893 les communications étaient rétablies avec les îles de la Madeleine, le steamer n'ayant pas été disponible plus tôt.

Sur la ligne de Chéticamp (de Mabou à Chéticamp, C.-B.), on a établi deux nouveaux bureaux, un à Margaree sud-ouest, ouvert le 13 mars et un autre à Grand-Etang, ouvert le 23 avril. Cette ligne et celle du Cap de Sable (de Barrington au Cap de Sable) sont, comme par le passé, demeurées en exploitation en raccordement avec la ligne télégraphique dite *Western Union.*

Low-Point, C.-B.—Une ligne a été construite entre Lingan et Low-Point, soit une distance de 5 milles et a été exploitée aux frais de l'Etat, mais la route de la ligne télégraphique du *Western Union* par Lingan a été subséquemment abandonnée et cette compagnie a reconstruit sa ligne par Low-Point. Le trafic local ne justifiait pas la compagnie d'y maintenir un bureau et a jugé nécessaire, dans l'intérêt du service des signaux, de continuer à donner au télégraphiste une somme annuelle de $50 qui avait été antérieurement autorisée. Le bureau de Low-Point reste en exploitation à cette condition.

Le réseau de la baie de Fundy (de Eastport à Campobello, Grand Manan et les îles Whitehead) reste dans un état satisfaisant d'exploitation.

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

Le câble qui relie l'île d'Anticosti à la terre ferme à Gaspé, a été écrasé par la glace sur la grève de la Pointe-du-Sud-Ouest, au mois d'avril, mais les communications ont été maintenues, grâce aux promptes mesures prises par le surintendant régional, un peu plus tard (le 13 septembre 1893) le *Newfield* a posé un bout de câble neuf. L'autre câble d'Anticosti, entre la longue Pointe de Mingan et la baie de Mechastie reste en exploitation. Les lignes terrestres ont été entretenues d'une façon très satisfaisante; dans le cours de cet automne on a abattu des broussailles et fait des réparations générales.

La ligne d'Escuminac (de Chatham à la Pointe d'Escuminac, N.-B., continue en état d'exploitation comme par le passé.

La ligne de la quarantaine de la Grosse Ile a été exploitée sans interruption et les lignes de la côte nord (de Chicoutimi à la Pointe aux Esquimaux) sont dans le même bon état que l'an dernier. Dans l'intervalle, cependant, les facilités pour l'expédition des affaires ont été développées davantage vu que la *Great North-western Telegraph Company* a reconstruit et doublé sa ligne sur une certaine distance en aval de Québec, où d'ordinaire le fil unique qui existait était encombré. La compagnie a aussi prolongé sa ligne par voie de chemin de fer du Lac Saint-Jean jusqu'à Chicoutimi, ce qui offre aux lignes de la côte nord une autre voie pour l'expédition des affaires dans les cas d'une interruption de la ligne jusqu'à Québec.

ONTARIO.

Les lignes de Bath, de l'île Amherst et des îles Wolfe et Howe, demeurent entre les mains du locataire, le *North American Telegraph Company.*

Le câble du téléphone qui relie l'île à Leamington a été rompu par l'ancre d'un vaisseau le 11 novembre; mais on a pu le réparer le 27 du même mois au moyen d'un remorqueur à vapeur. Subséquemment la ligne est restée en bon état d'exploitation.

De l'île Manitouline à la station de Nairn, sur le chemin de fer canadien du Pacifique. Dans le cours de l'automne de 1892, la Compagnie de télégraphe et de téléphone a établi une communication téléphonique entre les endroits précités. Cette correspondance comprend 35 milles de ligne terrestre et un petit câble par le travers du chenal navigable à Petit-Courant. Le gouvernement a donné un octroi de $1,000 comme contribution au coût de cette correspondance.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

La ligne de Qu'Appelle à Edmonton a été maintenue en état d'exploitation comme par le passé. On a jugé inutile de retenir les services d'un surveillant spécial à Battleford et on a fait une correspondance de là à Mâchoire-d'Orignal afin de pouvoir maintenir la ligne de la Montagne-de-Bois en meilleur état. Dans le cours de la présente saison cette dernière ligne a été examinée et 100 nouveaux poteaux de cèdre ont été posés. On a aussi érigé un demi-mille de ligne aérienne dans le village de Fort Qu'Appelle.

La ligne de Moosomin à Cannigton n'a pas été construite vu qu'il ne s'est trouvé personne pour entreprendre le travail au prix du crédit accordé à cette fin.

L'exploitation de la ligne de Dunmore à Fort Macleod est demeurée entre les mains de la locataire, la Compagnie de charbonnage et de navigation du Nord-Ouest.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

La ligne de Cap Beale a considérablement souffert des tempêtes du mois de décembre dernier; elle a été complètement rompue à certains endroits. Toutefois on s'est immédiatement mis aux réparations, et les communications entre Victoria et le Cap Beale ont été rétablies au mois de janvier. Plus tard on a fait l'examen de la ligne et enlever les broussailles qui s'y trouvaient; depuis la ligne est en meilleur état d'exploitation. Cette ligne et celle de Barkerville (Ashcroft à Barkerville) qui ont demeurés en bon état d'exploitation. sont exploitées en raccordement avec le réseau télégraphique du chemin de fer canadien du Pacifique.

La construction de la ligne télégraphique à Comox, commencée en vertu d'un contrat, a été terminée par le ministère jusqu'à Wellington, dans le cours de l'automne de 1872. Au mois d'avril suivant, elle a été prolongée jusqu'à Nanaïmo et mise en exploitation, avec bureaux à commission à Nanaïmo, Wellington, Union-Mines, Courtney et Comox, ces deux derniers lieux sont raccordés par le téléphone. La longueur totale de cette ligne est de 81 milles.

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été précédemment question.

Service télégraphique.	Recettes.	Dépenses.	Remarques.
	$ cts.	$ cts.	
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes :—			Les messages du service des signaux, les messages et les rapports du service météorologique et les bulletins des pêcheries sont transmis gratuitement.
Anticosti, lignes de l'île d'	407 71	2,150 62	
Baie de Fundy, lignes de la	765 54	1,242 25	
Cap Ray do du	.....	500 00	
Cap Sable do du	34 04	243 32	
Chéticamp do de	281 26	861 56	
Escuminac do de	168 09	415 74	
Pointe Basse do de la	.....	50 00	
Iles de la Madeleine, lignes des	363 64	1,903 91	
Meat Cove, lignes de (y compris l'île Saint-Paul)	707 33	1,243 72	
Rive Nord du Saint-Laurent (à l'est de Bersimis)	983 19	4,310 33	
do do (à l'ouest de Bersimis)	2,710 40	3,413 42	
Quarantaine, ligne de la	964 61	688 00	
Subsides, papeterie, matériel de ligne et de bureau, réparations des câbles et dépenses imprévues imputables au vote pour les lignes du golfe	.....	1,963 98	
	7,385 81	18,986 85	
Ontario :—Ligne de l'île Pelée	142 18	634 51	
	7,527 99	19,621 36	
Nord-Ouest :—Lignes télégraphiques	1,799 63	16,328 37	
Total	9,327 62	35,949 73	

D. H. KEELEY,

Surintendant général intérimaire du service télégraphique de l'Etat.

OTTAWA, 5 décembre 1893.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Port au Basque.	0	.....	50 00 ou com'n....	.....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Cap Ray, phare du..... ...	14	....	50 00 do ...	....	
	Totaux.....	14		100 00		

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en rapport avec le service des signaux, et se raccorde à Port-au-Basque avec la ligne aérienne de la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	*Baie-du-Renard	0	J. Stubbert	50 00 ou commiss.	1er nov. 1888.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare de la Pointe-Heath	23	T. Gagné	50 00 do	20 juillet 1881.	
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	A. Nadeau	50 00 do	1er oct. 1888.	
4	*Shallop-Creek	17½	B. Bradley	50 00 do	7 juillet 1881.	
5	Lac Salé	52½	J. Carbray	360 00 do	1er do 1891.	Réparateur général. Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	Mlle G. Pope E. Pope	300 00 do 200 00 do	18 oct. 1880 1er août 1882.	Télégraphiste en chef depuis le 1er août 1882. Surintendant de district. Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Rivière Jupiter	7		50 00 do		
8	Rivière à la Loutre	17½		50 00 do		
9	*Rivière Becscie	22	M. Duguay	50 00 do	1er oct. 1886.	
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10		50 00 do		
11	Phare de la Pointe-Ouest	14	A. Malouin	50 00 do	1er août 1881.	NOTE.—Une indemnité spéciale pour l'entretien du bureau de $50 par année a été ajoutée aux commissions des bureaux marqués d'une*, depuis le mois de septembre 1887.
12	*Baie des Anglais	3	F. Cabot	50 00 do	1er juill. 1882.	
	Totaux	214		1,360 00		

SECTION DE GASPÉ.

1	L'Anse à Fougère		N. Bernier	17 00 do		Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station d'essai seulement.
2	Bassin-de-Gaspé	28	J. J. Annett	150 00 do	16 oct. 1881.	
		28		200 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Nombre.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Amherst	0	Mlle J. Shea	50 00 ou com'n	1er oct. 1882.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare d'Amherst	9	Wm. Cormier	50 00 do	11 juin 1881.	
3	Village de l'Etang du Nord	15	P. Pelletier	400 00	1er déc. 1891.	Plus $50 par année pour loyers. Réparations générales.
4	Phare de do	1	N. Arsonault	50 00 do	1er sept. 1891	Section à 2 fils.
5	Cap aux Meules		W. Leslie	50 00 do	9 août 1883.	
	do		A. LeBourdais, s.-surint.	500 00	17 do 1880.	Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Havre aux Maisons	8	P. L. Joncas	50 00	1er juin 1888.	
7	Ile-aux-Loups	28½				
8	Grosse-Ile	11	N. Clark	200 00	1er juin 1888.	
9	Grande-Entrée	11	Mme F. Aikins	50 00	18 fév. 1882.	
	Totaux	83½		1,400 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires	Agents et télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Meat Cove (station du câble).....	0	A. B. McDonald	420 00	7 nov. 1880..	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Baie d'Achepé....	10½	R. G. Zwicker..	50 00 ou com'n.	1er août 1882..	
3	Havre de Neil { mi-chemin	15	M. McLeod.....	50 00 do	1er avril 1887.	NOTE.—Cette ligne est aujourd'hui exploitée et entretenue par la Cie du télégraphe *Western Union*, mais aux frais du gouvernement.
	{ ligne de ceinture.	1¾				
4	Baie d'Ingonish-Nord	9	J. M. Burke	50 00	1er do 1882.	
5	Ingonish-Sud	10½	F. C. Brewer.....	50 00 do	1er août 1891.	
6	Rivière aux Français	23	John McDonald.....	50 00 do	1er avril 1889.	
7	Baie Sud de Sainte-Anne.....	19	Mlle C. Morrison.....	50 00 do	1er do 1884.	
8	Baddeck, ligne de ceinture.....	13	Mlle Dunlop	50 00 do	1er jan. 1882.	
9	Englishtown..	6	Mlle Bingham.....	50 00 do	19 juil, 1882.	
10	Anse de Kelly (Campbellton-N.).	2	Mlle M. C. Campbell..	50 00 do	1er avril 1885.	
11	Grand Bras d'Or.....	6	Mme E. Livingston....	50 00 do	1er jan. 1889.	
12	Sydney-Nord	12½	. . ..	....	.. ..	
	Totaux	128¼		920 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

SECTION DU CAP-SABLE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires	Agents et télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Barrington	0	Agent, Cie de tél. W. U.	50 00 ou com'n..	18 déc. 1883...	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Newellton (y compris 1½ mille de câble)	11	Mlle E. A. Smith.....	50 00 do ..	1er avril 1889.	
3	Phare de l'île du Cap-Sable (y compris ¼ mille de câble).....	6¾	I. K. Doane	50 00 do ..	18 déc. 1883...	
	Totaux..... ...	17¾		150 00		

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit en 1881, en rapport avec le service des signaux, une ligne terrestre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un boni de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais à la charge de l'Etat.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHÉTICAMP, C.-B.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Mabou	0	Mme M. McDonald	50 00 ou comm'n.	1er avril 1887.	La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année. Où 50 pour 100 de commission est payé il n'y a pas de garantie pour le montant.
2	Broad-Cove	20	Mme Annie McLellan	do	1er mars 1892.	
3	Margaree, S.-O	12	Angus Collins	Com'n 50 pour 100.	3 do 1893.	
4	Havre de Margaree	5	Mme M. A. McLennan	$50 00 ou comm'n.	1er avril 1887.	
5	Margaree, N.-E. (Fil de la ligne de ceinture)	10	Mlle B. M. Ross	do	1er janv. 1889.	
6	Grand-Etang	8	Joseph Doucette	Com'n 50 pour 100.	23 avril 1893.	
7	Chéticamp	8	Mme M. Fiset	$50 00 ou comm'n.	1er do 1887.	
	Totaux	63				

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM-ESCUMINAC, N.-B.

1	C-hatham	0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest	185 00		Ce montant est payé pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook	5½		50 00 ou comm'n		La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Baie-du-Vin	15	Mlle M. Williston	50 00 do	1er mars 1885.	
4	Hardwicke (en bas)	6	Mme M. Brimner	50 00 do	1er avril 1891.	
5	Escuminac	3½	Mme A. Lewis	50 00 do	1er sept. 1885.	
6	Phare de la Pointe-Escuminac	12	H. W. Philips, jeune	50 00 do	1er fév. 1885.	
	Totaux	42		435 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Long Eddy Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Flagg's Cove	3	Mme C. C. Seely (sous-sur.)	420 00	18 nov. 1880	La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Woodward's Cove	6	E. Cameron	50 00 ou comm'n	1er avril 1885	
3	Grand-Harbour	2	F. A. Newton	75 00 do	1er do 1887	$25 par année sont accordées pour la réception des dépêches sur l'embranchement de Whitehead.
4	Seal Cove	4½	P. Russell	50 00 do	1er mai 1891	
5	Phare de Southern-Head	5½	.....	50 00 do	.....	Bureau de Southern-Head fermé le 30 novembre 1889.
			D. McKay, réparateur	60 00	1er mai 1881	
	Ligne d'embranchement.					
	Grand-Harbour	0				
6	Cheney's Island (½ mil. de câb.)	4¾	W. Cheney	Commis'n, 25 p.c.	1er fév. 1891	
7	Whitehead Island (¾ do)	1½	E. Carroll	50 00 ou comm'n	1er déc. 1890	
	Totaux	27¼		755 00		

SECTION DE CAMPOBELLO.

	Liberty Cove Cable Hut, à					
1	Welchpool	7½	M. A. Batson	100 00 ou comm'n	1er mai 1890	
2	Eastport, Maine, E.U.A.	½	J. Cushing	100 00	26 déc. 1881	
	Totaux	8		200 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Québec	0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest.	185 00		Montant payé pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à L'Ange-Gardien, soit $35 par année.
	L'Ange Gardien	13				
	Attér. du câble à l'île d'Orléans.	$\frac{3}{4}$				
2	Saint-Pierre	$3\frac{1}{4}$	C. Turcotte	50 00 ou com'n	1er mars 1885	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	$4\frac{1}{2}$	Mme Blais	50 00 do	1er oct. 1887	
4	Saint-Laurent	$6\frac{1}{2}$	M. Gobeil	50 00 do	15 sept. 1888	
5	Saint-Jean	7	P. Pouliot	50 00 do	1er juil, 1888	
6	Saint-François	$6\frac{3}{4}$	M. Emond	50 00 do	1er mars 1885	
7	Ile Réaux (y compris 2 milles de câble)	$3\frac{1}{4}$				
	Ile Réaux (ligne terrestre)	$2\frac{1}{2}$				
8	Bur. de la quarantaine, Grosse-Ile (y comp. 2 milles de câble)	$3\frac{1}{2}$	M. Langlois	50 00 do	1er sept. 1885	
9	Téléphone de la quarantaine	$1\frac{1}{4}$				
	Totaux	$52\frac{1}{4}$		485 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	Stations.	Distances inter médiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Baie Saint-Paul	0	F. Boivin	50 00 ou com'n*	Antérieur. au 1er avril 1885..	*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	A. Boivin	50 00 do ..	do ..	
3	La Cruche	37	.....	50 00 do ..	do ..	
			A. Gauthier (réparat.)	420	15 mai 1887..	
4	Saint-Alexis	31½	O. Pelletier	50 00 ou com'n..	1er jan. 1889..	
5	Saint Alphonse de Bagotville	3	A. Simard	50 00 do ..	Avril 1885..	
6	Chicoutimi	11½	D. Boily	50 00 do ..	28 avril 1886..	
	Total	92		720 00		

SECTION DE LA RIVE-NORD.

Numéro.	Stations.	Distances inter médiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Murray Bay	0	Mme F. Vincent	50 00 ou com'n	Antérieur. au 1er avril 1885..	
2	Cap à L'Aigle	4	N. Duchesne	50 00 do ..	1er juin 1888.	
3	Sainte-Fidèle	6	A. N. Parent	50 00 do ..	1er avril 1890..	
4	Port au Persil	7	A. Brasssard	50 00 do ..	1er mai 1889..	
5	Saint-Siméon	4	D. Gaudin	50 00 do ..	1er déc. 1887..	
6	Baie des Rochers	12	G. Savard	50 00 do ..	Juin 1887..	
7	Riv. aux Canards } Ligne de	17	G. Bouillenne	100 00 do ..	Nov. 1886..	M. Bouillenne, à la Rivière aux Canards, a agi comme télégraphiste transmetteur pour la division de Saint-Etienne, dhpuis août 1889.
8	Saint-Etienne... } ceinture.		N. Caron (réparat.)	420 00	1er sept. 1890..	
9	Tadousac (1¼ mille de câble)	13	J. E. Caron	50 00 ou com'n..	1er nov. 1888..	
10	Bergeronnes	15	M. Savard	50 00 do .	Avril 1885..	
11	Escoumains	12	J. H. Topping	50 00 do ..	do ..	
12	Baie des Bacons	8	P. Bouchard	.....	6 mai 1892..	Commission non garantie à la Baie des Bacons.
13	Mille-Vaches	8	J. A. Puise	50 00 ou com'n.	Avril 1885..	
14	Moulins de Portneuf	11½	.....	50 00 do ..	.....	Le bur. des moul. de Portneuf a été fermé en juin 1889.

15	Phare de Portneuf	6	S. Bouchard	50 00 ou com'n.	1er juill. 1890	
16	Saut-au-Cochon	7	E. Courbron (réparat.)	420 00	1er avril 1888	
			J. Forrest	50 00 ou com'n.	1er déc. 1887	
17	Betsiamits	31	R. H. Montgomery	50 00 do	1er oct. 1889	
18	Pointe aux Outardes (câbles)	12	A. Lausier	500 00 par année.	21 mai 1893	
19	Pointe-Paradis, Manicouagan	18				
20	Rivière-Godbout (câble)	26	N. A. Comeau	50 00 ou com'n.	15 oct 1883	
21	Pointe des Monts	18½	L. F. Faffard	50 00 do	28 déc. 1883	
22	Baie de la Trinité-ouest	5¼	Z. Poulin	50 00 do	16 mai 1884	
23	Baie de la Trinité-est	2½	A. Bilodeau	Commodité de	1er do 1889	
24	Iles Caribou	7	I. Comeau	do	1er sept. 1889	
25	Rivière Pentecôte	17	Bur. du surint. de district			
26	Sainte-Marguerite	47½	A. Therriault	180 00	1er juill. 1888	
27	Sept-Iles	22¾	P. E. Vignault	180 00	2 janv. 1884	
28	Rivière Moisie	15½	D. Porlier	50 00	1er mai 1885	
29	Sheldrake	72	P. Touzel	50 00 ou com'n.	1er nov. 1888	
30	Rivière du Tonnerre	6½	H. LeBrun	50 00 do	1er fév. 1890	
31	Magpie	14	Geo. Molloy	50 00 do	1er oct. 1889	
32	Rivière Saint-Jean	9	B. Chambers	50 00 do	1er do 1889	
33	Longue-Pointe	10	E. S. Vibert	180 00 do	1er nov. 1889	La Longue Pointe est le bureau où se répètent les dépêches par le câble d'Anticosti en exploitation depuis le 1er septembre 1891. La commission à la Pointe aux Esquimaux est de 50 pour 100, sans garanties sur le montant.
34	Mingan	7	M. J. Maloney	50 00 do	1er oct. 1889	
35	Pointe aux Esquimaux	24	D. Cormier	Comm'n seulement	21 mai 1893	
	Total	496				

NOTE—Les estimations budgétaires pourvoient à l'entretien des lignes de Chicoutimi et de la rive Nord sous le titre de "ligne de la rive Nord." Ces deux lignes sont exploitées conjointement.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

ONTARIO : RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Leamington	.....	J. McR. Selkirk	$50	1er nov. 1888.	Comptable et agent général.
2	Club House.....	7	C. Harrison	Commiss. 25 p. 100	1er avril 1889.	La commission est payée à même les recettes de la ligne de l'Etat.
3	Pointe Pelée.....	5	W. A. Grubb.	do ..	1er nov. 1888.	
	Câble jusqu'à l'ile	$8\frac{3}{4}$				
4	Phare de la Pointe Nord ($\frac{1}{2}$ mille de la ligne de ceinturo) ...	1	J. E. Quick	do ..	1er déc. 1890.	
5	Bassin-Nord	$1\frac{1}{2}$	C. B. Quick.....	do ..	1er nov. 1888.	
6	do Ouest..... . ..	5	A. M. McCormick	do ..	1er do 1888.	
7	do Sud	$4\frac{1}{2}$	F. B. McCormick.....	do ..	1er do 1888.	
	Total	$32\frac{3}{4}$				

Cette ligne est exploitée avec des téléphones.

LIGNES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents ou télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Qu'Appelle	0	E. W. Warner	720 00	— janv. 1883.	
2	Fort Qu'Appelle	17	Mlle E. Johnston	600 00	1er mai 1885.	
3	Buttes-du-Tondre	46	A. Von Lindeburg	600 00	1er nov. 1883.	
4	Humbolt	78	A. Guimont	600 00	1er mai 1884.	
5	Saskatoon (ceinture 14 milles)	69	Cie de Télégraphe C.C.P. J. Harrington, réparat'r	300 00 600 00	1er janv. 1892. 1er do 1888.	
6	Henrietta do	52	W. Salsbury, réparateur	720 00	1er oct. 1886.	
7	Battleford	47	L. P. O. Noël	720 00	15 avril 1890.	Le surveillant autrefois stationné à Battleford a été transféré à Humboldt en novembre 1872 et de là à Mâchoire-d'Orignal, en mai 1893.
8	Fort-Pitt	89	J. F. Lake, réparateur	600 00	1er août 1891.	
9	Moose	45½	L. Picard do	600 00	1er juill. 1891.	
10	Lac à la Selle	45	N. Potvin	600 00	1er août 1891.	
11	Victoria	37	W. C. Gillis, réparateur	720 00	— janv. 1887.	
12	Fort-Saskatchewan	49	W. G. Ross, agent	Com. 25 p. c.	— déc. 1886.	
13	Edmonton	24	G. Voyer W. McKay, réparateur	300 00 720 00	1er mars 1893. 1er mai 1886.	Le bureau d'Edmonton est tenu avec le télégraphe de la Cie C.C.P., depuis le 1er janvier 1892.
	Ligne d'embranchement—					
	*Edmonton	0				* L'embranchement de Saint-Albert est exploité avec des téléphones.
14	Saint-Albert	9				
	Total	607½				

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTIONS DE LA MONTAGNE-DE-BOIS ET DE FORT-MACLEOD.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
	Ligne de Fort Macleod—					
1	Jonction de Galt	0				La ligne du Fort Macleod a été louée à la Cie de Charbonnage et de Navigation du Nord-Ouest.
2	Lethbridge	107				
3	Macleod	28½				
4	Fort-Macleod	½				
	Ligne de la Montagne-de-Bois—					
1	Mâchoire-d'Orignal	0	J. M. Rutherford, agt. H. Sikes, réparateur	240 00 600 00	1er juin 1885. 1er do 1893.	Le bureau de la Mâchoire-d'Orignal est tenu avec la Cie du télégraphe du C.C.P.
2	Montagne-de-Bois	90½	J. H. Thompson, agt.	180 00	1er do 1890.	
	Total	226½				

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ASHCROFT—BARKERVILLE.

Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Charges.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Milles.			$ cts.		
Ashcroft-Station	0					Cette ligne est maintenant exploitée par la Cie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour l'Etat. L'arrangement se terminant à volonté.
Cache-Creek	4					
Clinton	26					
Bridge Creek	53					
Soda-Creek	78					
Quesnelle	54½					
Stanley	48					
Barkerville	13					
	276½					
Embranchement.						
New-Westminster Ladner's-Landing (½ mille de câble)	18					Cette ligne a été louée pour 99 ans à MM. J. A. Laidlaw et J. Wilson, le 30 octobre 1887.
Total	294½					

VICTORIA—CAP-BEALE.

Victoria	0					Cette ligne est exploitée par la Cie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour l'Etat. L'arrangement se terminant à volonté.
Otter-Point	26					
Jordan River	10					
Port San-Juan	30					
Phare Carmanah	24					
Cap-Beale	28					
Total	118					

ANNEXE N° 6.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

RAPPORT DU CURATEUR

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1893.

ANNEXE N° 6.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

OTTAWA, 2 décembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que l'académie royale du Canada a acheté et présenté à la galerie les tableaux suivants qui se trouve présentement à l'exposition colombienne de Chicago.

Peinture à l'huile par F. Brownell.
" " W. A. Sherwood.
" " Mde G. A. Reid.

Aquarelle par J. A. Fraser, A. R. C.

Dans le cours de l'exercice, 16,717 visiteurs ont inscrits leurs noms.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN W. A. WATTS.

Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

ANNEXE N° 7.

NOMS DES ADMINISTRATEURS

DU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC LA DATE DE LEUR NOMINATION, ETC.

DE

1841 à 1894.

ANNEXE N° 7.

Noms avec la date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1894.

Noms.	Charge ou emploi.	Date de la nomination. De	Date de la nomination. A
Sous l'autorité de l'acte 4-5 Vic., chap. 38.			
CORPORATION DU BUREAU DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H	Président	29 déc. 1841..	3 oct. 1844.
Daly, l'hon. D	Membres		
Harrison, S. B			
Davidson, J., écr..			
Begly, Thos. A	Secrétaire	17 août 1841..	
Keefer, Samuel	Ingénieur en chef	17 do 1841..	
Rubidge, F. B	Architecte et ingénieur en chef-adjoint	15 déc. 1841..	
NOUVEAU BUREAU DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H	Président	5 oct. 1844..	8 juin 1846.
Daly, l'hon. D	Membres		
Draper, l'hon. W. H			
Morris, l'hon. W			
Papineau, l'hon. D. B.			
Sous l'autorité de l'acte 9 Vic., chap. 37, etc.			
Robinson, l'hon. W. B	Commissaire en chef	4 juil. 1846..	10 mars 1848.
Taché, l'hon. E. P	do	11 mars 1848..	26 nov. 1849.
Chabot, l'hon. J	do	15 déc. 1849..	31 mars 1850.
Merritt, l'hon. W. H	do	20 avril 1850..	11 fév. 1851.
Bourret, l'hon. J	do	15 fév. 1851..	27 oct. 1851.
Young, l'hon. John	do	28 oct. 1851..	22 sept. 1852.
Chabot, l'hon. J	do	23 sept. 1852..	26 jan. 1855.
Lemieux, l'hon. F	do	27 jan. 1855..	25 nov. 1857.
Alleyn, l'hon. C	do	28 nov. 1857..	1er août 1858.
Holton, l'hon. L. H.	do	2 août 1858..	6 do 1858.
Sicotte, l'hon. L. V	do	6 do 1858..	10 jan. 1859.
Rose, l'hon. John	do	15 jan. 1859..	12 juin 1861.
Cauchon, l'hon. Jos	Commissaire	15 juin 1861..	23 mai 1862.
Tessier, l'hon. U. J	do	24 mai 1863..	27 do 1863.
Drummond, l'hon. L. T	do	28 do 1863..	23 juil. 1863.
Laframboise, l'hon. M	do	23 juil. 1863..	29 mars 1864.
Chapais, J. C	do	30 mars 1864..	30 juin 1867.
Casgrain, l'hon. Chas. Eus	Second commissaire	1er août 1846..	
Cameron. l'hon. M.	Commissaire-adjoint	11 mars 1848..	
Wetenhall, John	do	2 fév. 1850..	
Bourret, l'hon. Jos	do	20 avril 1850..	
Killaly, l'hon. H. H	do	15 fév. 1851..	
Keefer, Samuel	do	6 mai 1859..	
Trudeau, Toussaint	do	15 mars 1864..	
Begly, Thomas A	Secrétaire	25 sept. 1847..	
Trudeau, Toussaint	do	13 déc. 1859..	
Braun, Frederick	do	8 mars 1864..	
Page, John	Ingénieur en chef	31 oct. 1853..	2 juil. 1890.

ANNEXE n° 7.—Noms avec la date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1894—*Fin.*

Noms.	Charge ou emploi.	Date de la nomination.	
		De	A
Sous l'autorité de l'acte 31 Vic., chap. 12.			
McDougall, l'hon. Wm	Ministre	1er juil. 1867..	— oct. 1869.
Langevin, C. B., l'hon. Hector L	do	8 déc. 1869..	5 nov. 1873.
Mackenzie, l'hon. Alexander	do	7 nov. 1873..	16 oct. 1878.
Tupper, C. B., C.C.M.G., sir Charles	do	17 oct. 1878..	20 mai 1879.
Langevin, C.B., C.C.M.G, sir Hector L	do	20 mai 1879..	8 sept. 1891.
Smith, l'hon. Frank	Ministre intérimaire	14 août 1891..	11 jan. 1892.
Ouimet, l'hon. Jos. Aldéric	Ministre	11 jan. 1892..	
Trudeau, Toussaint	Sous-ministre	1er juil. 1868..	1er oct. 1879.
Baillairgé, G. F	do	4 oct. 1879..	18 déc. 1891.
Gobeil, A	do	18 déc. 1891..	
Chapleau, S	Secrétaire	4 oct. 1879..	
Ennis, F. H	do	4 nov. 1880..	13 jan. 1885.
Gobeil, A	do	23 jan. 1885..	18 déc. 1891.
Roy, E. F. E	do	18 déc. 1891..	
McPherson, D. A	Secrétaire-adjoint	18 do 1891..	11 avril 1893.
Perley, H. F	Ingénieur en chef	25 nov. 1880..	21 oct. 1891.
Baillairgé, G. F	Ingénieur en chef-adjoint	5 juil, 1871..	4 do 1879.
Coste, Louis	Ingénieur en chef	26 do 1892..	
Scott, Thos. S	Architecte en chef	7 fév. 1872..	
Fuller, Thomas	do	31 oct. 1881..	

ANNEXE N° 8.

LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

ÉDIFICES PULICS DU CANADA,

LE 30 JUIN 1893.

INDIQUANT

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, ETC.

ANNEXE N° 8.

ÉTAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, le 30 juin 1893.

Endroits.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
						$ cts.		$ cts.
Amherst.....N.-E.	Bureau de poste.....	James Morrison.....	2 mai 1824..	Concierge.....	2 nov. 1886..	33 33	12 mois ..	400 00
Antigonish..... "	Edifice public.....	Angus McDonald.....	— mars 1820..	do	5 fév. 1891..	33 33	12 do ..	400 00
Annapolis..... "	Bureau de poste et douane	John McKay.....	26 oct. 1847..	do	1er avril 1891..	33 33	12 do ..	400 00
Baddeck..... "	Edifice public.....	Alex. S. McDonald....	11 déc. 1855..	do	23 déc. 1886..	16 67	12 do ..	200 00
Halifax..... "	Edifice fédéral.....	John Powell.....	21 août 1836 .	Mécanicien.....	1er oct. 1871..	62 50	12 do ..	750 00
do ..... "	do	Richard Power.....	15 do 1834..	Chauffeur	1er do 1871..	50 00	9 do ..	450 00
do ..... "	do	J. F. Sullivan.....	16 sept. 1822..	Concierge.....	31 do 1885..	33 33	12 do ..	400 00
do ..... "	do	W. H. Gray.....	26 nov. 1848..	Gardien.....	10 sept. 1891..	39 00	12 do ..	468 00
do ..... "	Entrepôt de vérification..	Wm. Power.....	6 fév. 1834..	Concierge.....	26 janv. 1887..	41 67	12 do ..	500 00
New-Glasgow..... "	Bureau de poste.....	Daniel McDonald.....	17 déc. 1832..	do	1er oct. 1889..	33 33	12 do ..	400 00
North-Sydney..... "	Edifice public.....	Angus McEachren.....	24 do 1847..	do	20 janv. 1890..	33 33	12 do ..	400 00
Pictou..... "	Douane.....	Geo. Robson.....	22 do 1822..	do	31 do 1888..	33 33	12 do ..	400 00
Sydney-Sud..... "	Bureau de poste et douane	N. H. McNeil.....	25 do 1845..	do	8 déc. 1890..	38 33	12 do ..	400 00
Truro..... "	Bureau de poste.....	Hugh McCulloch.....	2 juin 1826..	do	22 sept. 1888..	33 33	12 do ..	400 00
Windsor..... "	do	Aug. H. Parsons.....	3 mars 1846..	do	22 do 1892..	33 33	12 do ..	400 00
Yarmouth..... "	Edifice public.....	Robert Speers.....	15 sept. 1824..	do	23 déc. 1886..	33 33	12 do ..	400 00
Charlottetown .....I.P.E.	Edifice fédéral	D, McLeod.....	9 juin 1842..	Mécanicien.....	12 sept. 1872..	33 33	12 do ..	400 00
do ..... "	do	J. S. McLeod.....	14 nov. 1868..	Chauffeur.....	13 déc. 1887..	28 00	12 do ..	336 00
do ..... "	do	Geo. Walker.....	28 août 1826..	Messager.....	18 janv. 1875..	37 00	12 do ..	444 00
do ..... "	do	Wm. Byrne.....	.....	do	5 déc. 1892..	37 50	12 do ..	444 00
do ..... "	do	D. F. Macdonald.....	15 mars 1858..	Concierge.....	1er déc. 1890..	33 33	12 do ..	400 00
Montague ..... "	Edifice public	Martin Lambert.....	12 nov. 1845..	do	12 janv. 1887..	13 33	12 do .	120 00
Summerside ..... "	Edifice fédéral.....	James Brazil.....	..... 1816..	do	5 nov. 1885..	33 33	12 do ..	400 00
Bathurst ..... N.B.	Bureau de poste.....	J. A. Melançon.....	20 janv. 1825..	do	13 avril 1887..	33 33	12 do ..	400 00
Chatham..... "	do	R. B. Adams.....	13 do 1854..	do	16 mai 1889..	10 83	12 do ..	130 00
Carleton, Saint-Jean... "	do	Jas. R. Reid	15 août 1823..	do	1er oct. 1889..	8 33	12 do ..	100 00
Dalhousie..... "	do	Wm. Gould.....	1er janv. 1853..	do	26 nov. 1890..	33 33	12 do ..	400 00
Fredericton..... "	do	Jas. Perkins.....	5 oct. 1847..	do	31 mai 1881..	33 33	12 do ..	400 00
Moncton..... "	do	E. B. Hicks.....	11 janv. 1832..	do	11 janv. 1886..	33 33	12 do ..	400 00
Newcastle..... "	do	Patrick Keating.....	13 mars 1840..	do	23 oct. 1886..	33 33	12 do ..	400 00

St. Stephen	"	Bureau de poste	amuel Topping	2 avril 1839	Concierge	25 mai 1887	33 33	12	do		400 00
Sussex	"	do	Thomas Asbill	18 fév. 1826	do	19 oct. 1883	33 33	12	do		400 00
Saint-Jean	"	Douane	G. H. Jones	2 juin 1855	Mécanicien	17 fév. 1880	60 00	12	do		720 00
do	"	do	Christopher White	20 nov. 1844	Chauffeur	9 nov. 1885	50 00	12	do		300 00
do	"	do	Jas. A. Paul	1er août 1837	Concierge	13 oct. 1891	41 67	12	do		500 00
do	"	Bureau de poste	Henry Howe	1er mai 1853	Mécanicien	4 nov. 1881	55 00	12	do		660 00
do	"	do	Ed. Haney	22 fév. 1849	Préposé à l'ascens.	27 do 1882	50 00	12	do		600 00
do	"	Pénitencier	Geo. Campbell	22 do 1817	Concierge	29 oct. 1880	37 50	12	do		450 00
Woodstock	"	Bureau de poste	Wm. Kennedy	2 mai 1825	do	1er fév. 1890	33 33	12	do		400 00
Aylmer	P.Q.	do	J. R. Woods	18 mars 1817	do	8 nov. 1889	8 33	12	do		100 00
Coaticook	"	Edifice public	Israël Baldwin	16 nov. 1839	do	27 juin 1889	33 33	12	do		400 00
Grosse-Ile	"	Quarantaine	F. X. Bégin		Mécanicien	22 avril 1893	65 00	12	do		780 00
do	"	do	V. Chatigny		Chauffeur	22 do 1893	50 00	12	do		600 00
Hull	"	Bureau de poste, etc	J. H. Kerr		Concierge	14 fév. 1893	12 50	12	do		150 00
Joliette	"	do	Chas. Guilbault	29 sept. 1826	do	15 oct. 1885	33 33	12	do		400 00
Lachine	"	do	F. Caisse		do	22 sept. 1893	8 33	12	do		100 00
Montréal	"	Edifice fédéral	Thos. Ryan	18 juin 1836	Mécanicien en chef	4 mars 1882	100 00	12	do		1,200 00
do	"	Entrepôt de vérification	M. Boyer	18 fév. 1848	Chauffeur	4 do 1882	50 00	12	do		600 00
do	"	do	Alex. Daudelin		do	1er do 1893	45 00	12	do		540 00
do	"	Bureau de poste	F. Greene	4 oct. 1837	Mécanicien	1er janv. 1885	60 00	12	do		720 00
do	"	do	L. D. Thibault	28 janv. 1861	Lumière électr. et prép. à l'ascens.	1er juin 1885	60 00	12	do		720 00
do	"	do	Alfred Filiatrault	5 nov. 1860	Messager	1er août 1892	33 00	12	do		400 00
do	"	Revenu de l'intérieur	Louis St.-Jean		Chauffeur	1er déc. 1892	45 00	12	do		540 00
do	"	Douane	J. H. Marchand	6 sept. 1849	do	2 do 1882	50 00	12	do		600 00
do	"	do	C. Daudelin	18 juin 1843	do	16 juill. 1892	2.00 p.j.	12	do		720 00
do	"	Salles d'exerc. et d'armes	Wm. McDonald	17 sept. 1832	Mécanicien	21 fév. 1888	45 00	12	do		540 00
do	"	Edifices fédéraux	J. H. Delongchamp	2 fév. 1839	Ouvrage en général	1er do 1890	50 00	12	do		600 00
Québec	"	Entrepôt de vérification	Jas. Mathews	25 sept. 1856	Mécanicien	4 déc. 1885	75 00	12	do		900 00
do	"	do	Thos. McLaughlin	25 août 1871	Chauffeur	27 août 1892	40 00	12	do		320 00
do	"	Bur. des insp.-mes. de bois	John O'Neil	23 juin 1819	do	8 sept. 1886	45 00	12	do		360 00
do	"	Douane	John R. Mountain	1er nov. 1848	Chauffeur intérim.	10 nov. 1888	45 00	12	do		540 00
Rivière-du-Loup	"	Bureau de poste	Z. Boucher		Concierge	2 juill. 1892	33 33	12	do		400 00
Sherbrooke	"	do	Thos. Rawson	20 mai 1841	do	12 déc. 1884	33 33	12	do		400 00
Sorel	"	do	P. St. Michel	26 fév. 1829	do	22 sept. 1886	33 33	12	do		400 00
Saint-Hyacinthe	"	Edifice public	F. Tétreault		Chauffeur	5 août 1893	25 00	12	do		300 00
Saint-Jean	"	Bureau de poste	Widow J. Forrant	27 oct. 1814	Concierge	30 mai 1888	16 66	12	do		200 00
do	"	do	Wm. Comper	20 mai 1826	Gardien	28 déc. 1881	12 50	12	do		150 00
Saint-Jérôme	"	Edifice public	Médard Grignon	25 juin 1828	Concierge	11 mars 1890	33 33	12	do		400 00
Trois-Rivières	"	Douane	Ph. Gravel	3 do 1828	do	1er fév. 1891	25 00	12	do		300 00
do	"	Bureau de poste	Jos. Carbonneau	24 do 1828	do	27 juill. 1883	33 00	12	do		400 00
do	"	Douane	Geo. McLeod	16 avril 1838	Messager	1er fév. 1891	25 00	12	do		300 00
Amherstburg	Ont.	Bureau de poste	John Lovegrove	19 déc. 1836	Concierge	5 nov. 1885	33 33	12	do		400 00
Almonte	"	do	Wm. Moulton	23 mars 1839	do	30 janv. 1891	33 33	12	do		400 00
Brockville	"	do	Mme Wm. Shepherd	13 juin 1831	do	6 avril 1888	33 33	12	do		400 00
Brantford	"	do	John Squires	24 avril 1842	do	27 oct. 1880	50 00	12	do		600 00
Barrie	"	do	Fred. Edwards	3 mars 1844	do	2 mars 1886	33 33	12	do		400 00
Belleville	"	do	J. P. Reeves	27 nov. 1820	do	17 oct. 1883	50 00	12	do		600 00
Berlin	"	do	Veuve Aug. Meinke	23 do 1844	do	22 déc. 1887	33 33	12	do		400 00
Brampton	"	do	James McBride	5 oct. 1840	do	janv. 1881	33 33	12	do		400 00

ETAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, etc.—*Suite.*

Endroits.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
						$ cts.		$ cts.
Clifton.. .... Ont.	Bureau de poste	Gilbert Campbell	11 fév. 1849..	Concierge	8 oct. 1885..	33 33	12 mois ..	400 00
Chatham.... ..... "	do	Henry Dunn.....	25 mai 1841..	Mécanicien	23 sept. 1884..	50 00	12 do ..	350 00
Chatham..... . "	do	W. W. Mitchell	25 do 1848..	Concierge	7 janv. 1885..	33 33	12 do ..	400 00
Cornwall .... "	do	Thos. Murphy..... .	1er do 1843..	do	7 mars 1885..	33 33	12 do ..	400 00
Cayuga... . ... "	do	G. A Gibson.....	29 do 1843..	do	3 sept. 1891..	4 16	12 do ..	50 00
Cobourg .... "	do	H. J. Payne.....	31 janv. 1854..	do	24 avril 1890..	33 33	12 do ..	400 00
Galt..... "	do	Wm. Kilgour.....	3 mars 1857..	do	23 sept. 1886..	33 33	12 do ..	400 00
Guelph ..... "	do	Robert Higham.....	20 mai 1834..	do	29 oct. 1889..	33 33	12 do ..	400 00
Gananoque..... .... "	do	Thos. P. Richardson	25 fév. 1834..	do	1er mai 1889..	.....	.....	.....
Goderich..... "	do etc.....	Lewis Elliot.....	8 avril 1832..	do	2 juill. 1890..	33 33	12 do ..	400 00
Hamilton .... "	Edifice public.....	Wm. Hornby.....	14 nov. 1829.	do	9 oct. 1886..	50 00	12 do ..	600 00
do ..... . "	do	Thos. Beatty.....	14 do 1848..	Chauffeur	7 nov. 1887..	45 00	6 do ..	270 00
do ..... "	do	Thos. Nicholson.....	17 déc. 1857..	Mécanicien..	2 mars 1887..	50 00	12 do ..	600 00
do .... "	Salle d'exercice	Wm. Harris.....	20 mai 1841..	Chauffeur.....	12 déc. 1889..	45 00	12 do ..	540 00
Kingston .... "	Collège militaire	William Johnson.....	12 sept. 1842..	Mécanicien.....	31 mai 1881..	65 00	12 do ..	780 00
do ..... "	do	M. Maddon....	22 déc. 1838..	Chauffeur.....	12 oct. 1878..	55 00	6 do ..	330 00
London.... ..... "	Douane	M. Mulkern.....	4 sept. 1837..	Mécanicien.	18 sept. 1888..	50 00	12 do ..	600 00
do .... "	Bureau de poste	Wm. Greer.	12 oct. 1839..	Concierge	16 mars 1884..	33 00	12 do ..	400 00
do .... "	do	John Price.....	6 do 1836..	Mécanicien.	14 janv. 1884..	50 00	12 do ..	600 00
Lindsay. .... "	Bur. de poste et douane.	Wm. Galbraith.....	....	Concierge	16 nov. 1893..	33 33	12 do ..	400 00
Napanee ... . "	do do ..	John Hearns.....	28 mars 1853..	do	22 juin 1889..	33 33	12 do ..	400 00
Orangeville ..... "	Bureau de poste	John Wilkins.....	29 mai 1830..	do	15 sept. 1886..	33 33	12 do ..	400 00
Orillia..... "	do	S. Baskerville.....	....	do	24 nov. 1893..	.....	12 do ..	350 00
Ottawa ..... "	Blocs E. et O.....	Jos. Dunlop..	5 mai 1829..	Gardien.....	11 sept. 1883..	48 00	12 do ..	576 00
do ... . "	Parlement	R. Bollard	10 juin 1827 ..	Concierge (tour) ..	15 juill. 1890..	1 25	par jour....	391 25
do ..... "	Cour Suprême	R. Nash...	-- do 1840..	Gardien.....	17 mars 1879..	1 25	par nuit....	456 25
do .. .. "	Rideau-Hall	Geo. Sleeman.	.....	do	1er sept. 1881..	1 50	do ...	547 50
do ... . "	Imprimerie de l'Etat ..	J. H. Thompson.. . . .	31 oct. 1845..	Mécanicien.	15 mai 1889..	86 66	12 mois ..	1,040 00
do .... "	do do ..	W. H. Graham.....	8 sept. 1859..	Aide-mécanicien ..	8 août 1889..	65 00	12 do ..	780 00
do .. .. "	do do ..	Nap. Riendeau..	19 avril 1860..	Chauffeur	15 juin 1889..	45 63	12 do ..	547 56
do .... "	do do ..	Jas. Montgomery.....	18 oct. 1857..	do	23 janv. 1892..	45 63	12 do ..	547 56
do .... "	do do ..	M. Loyer.....	1er nov. 1832..	do	15 juin 1889 .	45 63	12 do ..	547 56
Peterborough ..... "	Bureau de poste.....	John Irwin	17 do 1842..	Concierge	8 do 1887..	41 66	12 do ..	500 00
Port-Colborne ..... "	do	Wm. Armstrong.....	9 sept. 1846..	do	11 juin 1888..	20 00	12 do ..	240 00

Port-Hope	"	do	Levy Reynolds	15 fév. 1839	do	17 nov. 1885	33 33	12	do		400 00
Port-Arthur	"	Edifice public	John Whitehead		do	11 sept. 1893	33 33	12	do		400 00
Pembroke	"	do	Samuel Hamilton	14 juin 1834	do	29 oct. 1890	33 33	12	do		400 00
Prescott	"	Bur. de poste et douane	Rufus Henderson	6 avril 1822	do	23 déc. 1890	33 33	12	do		400 00
Stratford	"	do etc	J. H. Roberts	1er mai 1847	Mécanicien	7 fév. 1884	50 00	12	do		600 00
Sainte-Catherine	"	do etc	Wm. Bryson	4 fév. 1843	Concierge	9 août 1883	33 33	12	do		400 00
Saint-Thomas	"	do etc	Jas. Russell	15 sept. 1832	do	5 sept. 1885	33 33	12	do		400 00
Strathroy	"	Edifice public	Wm. J. Johnston	12 mai 1840	do	25 oct. 1890	33 33	12	do		400 00
Toronto	"	Edifices fédéraux	Wm. Bell		Mécanicien en chef	30 sept. 1893	100 00	12	do		1,200 00
do	"	Edifice du revenu de l'int.	Chs. H. Baillie	22 sept. 1852	Chauffeur	13 jan. 1891	50 00	6	do		300 00
do	"	Douane	Fred. Faragher	16 oct. 1865	do	1er nov. 1889	50 00	12	do		600 00
do	"	Entrepôt de vérification	Jas. Cosgrave	10 fév. 1844	Mécanicien	28 déc. 1874	65 00	12	do		780 00
do	"	do	Ed. Appleton	26 sept. 1864	Chauffeur	23 sept. 1886	55 00	12	do		660 00
do	"	do	Alex. Dey	27 do 1863	Prép. à l'ascenseur	1er déc. 1887	50 00	12	do		600 00
do	"	do	Wm. Chenery	19 déc. 1851	do	1er do 1887	50 00	12	do		600 00
do	"	do	W. J. Slean	5 juil. 1855	do	2 mars 1888	50 00	12	do		600 00
do	"	do	Jas. Richardson	23 fév. 1831	Gardien	3 sept. 1888	46 50	12	do		600 00
do	"	Bureau de poste	Henry L. Bell	29 déc. 1864	Ingénieur	9 mai 1885	50 00	6	do		558 00
do	"	do	Samuel Fitzgerald	26 do 1859	Chauffeur	1er nov. 1889	50 00	6	do		300 00
do	"	do	John Somers	8 avril 1835	do	1er déc. 1889	50 00	6	do		300 00
Trenton	"	Edifice public	David Allan	13 mai 1844	Concierge	31 août 1889	33 33	12	do		400 00
Windsor	"	Bureau de poste	F. Parker	6 août 1833	Mécanicien	3 oct. 1888	50 00	12	do		600 00
do	"	do	W. Courtis	6 mars 1844	Concierge	9 nov. 1880	33 33	12	do		400 00
Walkerton	"	Edifice public	Andrew McLean	24 nov. 1825	do	20 juil. 1891	33 33	12	do		400 00
Brandon	Man.	do	John Faucett	11 mai 1857	do	18 août 1890	40 00	12	do		480 00
Winnipeg	"	Bureau de poste	J. R. Alexander	19 août 1852	Mécanicien	1er ju n 1888	70 00	12	do		840 00
do	"	do	Patrick Dillon	17 mars 1849	Chauffeur	1er jan. 1889	45 00	6	do		270 00
do	"	do	Jos. Coutu	10 mai 1843	Prép. à l'ascenseur	16 mars 1887	45 00	12	do		540 00
do	"	do	Jos. Gagnier	11 avril 1853	Gardien	7 juin 1892	45 00	12	do		540 00
Moosomin	T.N.-O.	Palais de justice	A. G. Hamilton	14 mai 1848	Concierge	31 jan. 1891	33 33	12	do		400 00
Prince-Albert	"	do	George Northgraves	20 do 1838	do	14 juin 1888	33 33	12	do		400 00
do	"	Bur. des terres et enreg.	Geo. Caissie		do	25 août 1893	33 33	12	do		400 00
Nanaïmo	C.-B.	Bureau de poste	Ralph Johnson	4 nov. 1822	do	11 jan. 1892	50 00	12	do		600 00
New-Westminster	"	do	John McMurphy	12 août 1812	do	1er oct. 1884	50 00	12	do		600 00
Victoria	"	Edifice public	Geo. E. Windsor		do	13 juil. 1893	50 00	12	do		600 00
Vancouver	"	Edifices publics	Atwell King		do	25 août 1893	33 33	12	do		400 00

R. STECKEL.

ANNEXE N° 9.

TABLEAU

INDIQUANT LES

NOMS, LES DATES DE LA NOMINATION, LES SALAIRES, ETC.,

DES

PERSONNES EMPLOYÉES

AUX DIVERS

BASSINS DE RADOUB

AU

AU 30 JUIN 1893.

ANNEXE N° 9.

État indiquant les noms, les dates de la nomination, les salaires, etc., des personnes employées aux divers bassins de radoub au 30 juin 1893.

Nom.	Date de la naissance.	Position.	Où employé.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
Bassin de radoub d'Esquimalt, Col.-Britannique.						
John Devereux		Surintendant	Esquimalt	17 sept. 1887	$166.66 par mois	
A. C. Muir		Ingénieur	do	1er avril 1887	100.00 do	
J. W. Muir		Sous-ingénieur	do	11 janv. 1892	80.00 do	
A. D. Greeves		Charpentier	do	1er déc. 1887	80.00 do	
F. M. Jones		Chauffeur	do		60.00 do	
D. Magell		do	do		60.00 do	
John Stock		Gardien	do		50.00 do	
Bassin de radoub de Lévis.						
Ulric Valiquette	30 juin 1856	Surintendant	Lévis	13 avril 1891	$1,800.00 par année	Indemnité de $200 pour le loyer de maison. Première nomination, 9 mai 1873.
Honoré Lamontagne		Contremaître	do	9 do 1891	83.33 par mois	
Wm. Macdougall		Ingén.-mécanicien	do	1er juin 1888	75.00 do	
Napoléon Lemelin		Sous-ing. mécan.	do	1er do 1888	45.00 do	
Narcisse Lemelin		Chauffeur	do	1er do 1888	32.00 do	
Théodore Chabot		Concierge et gardien	do	9 avril 1891	45.00 do	$45 par mois, du 1er avril au 1er déc. ; $1.25 par jour, du 1er déc. au 1er avril.
Bassin de radoub de Kingston.						
James Wilson		Surintendant	Kingston	2 juill. 1892	$1,400.00 par année	
Robert McLeod		1er mécanicien	do	1er do 1892	75.00 par mois	
Thos. Levett		2e do	do	1er do 1892	50.00 do	
Wm. Gahagan		Chauffeur	do	1er do 1892	45.00 do	
Patrick Hurley		Concierge	do	1er do 1892	45.00 do	
C. Staley		Gardien	do	1er do 1892	45.00 do	

R. STECKEL.

ANNEXE N° 10.

ÉTATS.

1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA, DU 30 JUIN 1892 AU 30 JUIN 1893.

2.—PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1893.

3.—PROPRIÉTÉS AFFERMÉES PAR ET AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1893.

ANNEXE N° 10.

OTTAWA, 25 octobre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'inclure les états suivants, lesquels sont requis pour insertion dans le rapport annuel de 1892-93, savoir :—

N° 1.—Etat des contrats adjugés par ce ministère durant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par ce ministère pendant la même période.

N° 3. Etat des propriétés affermées au et par ce ministère durant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. X. R. SAUCIER.

Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics du Canada, du 30 juin 1892 au 30 juin 1893.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
			$ cts.
ÉDIFICES PUBLICS.			
Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des départements.			
Edifices du parlement et des départements—Enlever la neige	W. H. Cuddie	17 nov. 1892	600 00
Edifices du parlement—Ecran Blackman et rhéostat	Canadian General Electric Co.	7 déc. 1892	325 00
Edifices du parlement et des départements—Glace	Cie de glace d'Ottawa	9 fév. 1893	par morc. 05
Edifices du parlement, des départements et de Rideau Hall—Houille	C. C. Ray et Cie	6 juill. 1892	14,191 80
Edifices du parlement et des départements—Bois pour couvrir les marchepieds	H. Philion et Cie	19 nov. 1892	180 00
Rideau Hall—Réparations à la toiture	A. Chabot	19 août 1892	420 00
do Enlèvement de la neige	N. Cardiff	16 nov. 1892	400 00
do Glace	Cie de glace d'Ottawa	9 fév. 1893	par morc. 07½
Nouvelle-Ecosse.			
Amherst, bureau de poste—Houille	Cie houillère d'Acadie	10 sept. 1892	228 90
Annapolis do do	Cie houillère du Canada	7 do 1892	178 35
Antigonish do do	R. L. McLean	1 do 1892	75 00
Arichat do do	Hugh Fraser	16 do 1892	98 26
Baddeck do do	do	16 do 1892	97 50
Dartmouth, érection d'un bureau de poste	Rhodes, Curry et Cie	15 oct. 1892	5,395 00
Halifax, bureau de poste—Blanchir à la chaux	D. Driscoll et Cie	9 juill. 1892	125 00
do édifices publics—Houille	Cie min. de la Baie Glac.	1er sept. 1892	931 90
do do fédér'x—Renouv. des tubes de chaud.	N. Evans	24 nov. 1892	132 00
do entrepôt de vérification—Améliorations et réparations	R. Walsh	22 avril 1893	177 50

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Nouvelle-Ecosse—Fin.			
Station de la quarantaine de l'île Lawlor—Désinfecter les appareils	Carrier, Lainé et Cie..	3 janvier 1893	6,325 00
Station de la quarantaine de l'île Lawlor—Abri pour désinfection d'appareils	S. M. Brookfield	30 do 1893	3,515 00
Station de la quarantaine de l'île Lawlor—Réservoir et abri	do	13 avril 1893	460 00
Station de la quarantaine de l'île Lawlor—Salle d'attente pour les passagers de 3e classe	Rhodes, Curry et Cie..	29 mai 1893	7,181 00
Station de la quarantaine de l'île Lawlor—Peinturage	J. Harrison et Cie.	8 sept. 1892	300 00
Lunenburg—Erection d'un édifice public	The Oxford Furniture Co.	21 déc. 1892	18,500 00
New-Glasgow, bureau de poste—Fourn. de la houille.	Cie houillère d'Acadie.	10 sept. 1892	120 00
Sydney-Nord do do	Jas. Kenna	9 do 1892	210 00
do do 2 chaudières Oxford	G. F. Muir Forbes	3 octob. 1892	460 00
Pictou, douane—Fourniture de la houille	Cie houillère Intercoloniale	13 sept. 1892	101 43
Sydney, bureau de poste do	Jas. Kenna	9 do 1892	165 00
Truro do do	Cie houillère d'Acadie.	10 do 1892	140 00
do do peinturer et teintuer	L. B. McElhenny	20 avril 1893	225 00
Windsor do nouvelle fournaise pour les appareils de chauffage	F. F. Murphy	4 nov. 1892	389 00
do do fourniture de la houille	Cie houillère du Canada	7 sept. 1892	117 00
Yarmouth do do	do d'Acadie..	10 do 1892	162 50
Ile du Prince-Edouard.			
Charlottetown, édifices fédéraux—Fourn. de la houille	Chas. Lyons	24 sept. 1892	438 75
Montague, bureau de poste do	Jas. Kenna	9 do 1892	54 00
Summerside do do	Chas. Lyons	24 do 1892	327 88
Nouveau-Brunswick.			
Bathurst, bureau de poste—Fourniture de la houille..	R. R. Call	8 sept. 1892	339 80
Carleton do do	R. P. et W. F. Starr..	29 août 1892	36 03
Chatham do do	R. R. Call	8 sept. 1892	117 53
do érection d'un édifice public	Jos. Treen	12 déc. 1892	11,978 00
Dalhousie, bureau de poste—Fourniture de la houille.	R. R. Call	8 sept. 1892	237 08
Frédéricton do do	Jas. Tibbitts	9 do 1892	314 35
Moncton do do	Cie houillère d'Acadie.	10 do 1892	173 88
Newcastle do do	R. R. Call	8 do 1892	331 21
Ile aux Perdrix, station de quarantaine—Réparations à l'hôpital de la marine	W. L. Prince	11 avril 1893	600 00
Ile aux Perdrix, station de quarantaine—Chaudière et appareils pour désinfection	D. M. Lachlan	9 mars 1893	344 00
Ile aux Perdrix, station de quarantaine—Réparations à l'hôpital et à la résidence du médecin	E. Bates	14 déc. 1892	1,200 00
Portland, bureau de poste—Fourniture de la houille..	R. P. et W. F. Starr..	29 août 1892	28 80
Saint-Jean, édifices publics do	do do	29 do 1892	73 23
do douane—Pierre pour les réparations	R. J. Foxwell	17 sept. 1892	398 57
do do Solives en acier	Jas. MacPherson	22 oct. 1892	1,757 00
do do Fourniture de la houille	R. P. McGivern	30 janvier 1893	539 57
do do Blocs pour cloison	The Montreal Cotta Lumber Co.	24 mars 1893	1,375 00
do do do	The Rathbun Co.	24 do 1893	1,375 00
do bureau de poste—Modifications et équiper la partie supérieure	A. Christie Wood Working Co	10 mai 1893	813 00
do douane—Mécanisme pour boule horaire et arbre de couche pour ascenseur	W. H. Allan	29 do 1893	548 00
do douane—Bois de service pour châssis et cadre de châssis	W. H. Quinn	16 juin 1893	2,415 76
St. Stephen, bureau de poste—Fourn. de la houille..	C. D. Hill et Cie	10 sept. 1892	121 00
Sussex do do	R. P. et W. F. Starr..	29 août 1892	207 62
Woodstock do do	W. S. Dibblee et Fils.	7 sept. 1892	194 34

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Québec.			
Aylmer, édifice public—fourniture de la houille.....	Hector McRae.... ...	26 août 1892..	165 00
Coaticooke do do	B. J. Smith.....	5 sept. 1892..	206 70
Fraserville do do	N. Dion.....	8 nov. 1892..	249 75
do do appareil de chauffage.....	Vandry et Matte.....	22 juiil. 1892..	1,000 00
do do puits, puisard et latrines....	N. G. Pelletier.... ...	5 août 1892..	900 00
do installation du bureau de poste et douane..	P. Bouffard	6 oct. 1892..	1,650 00
do bureau de poste—clôtures, trottoirs, etc....	N. G. Pelletier..	5 juin 1893..	600 00
Grosse-Isle, station de la quarantaine—maison pour l'aide du médecin	F. Poitras..	18 oct. 1892..	4,000 00
Grosse-Isle, station de la quarantaine—abri pour l'appareil de désinfection	F. Poitras.....	18 do 1892..	5,600 00
do do réparations.....	do	18 do 1892..	2,250 00
do do appareil de désinfection à vapeur..	Carrier, Lainé et Cie..	15 do 1892..	15,650 00
do do fournitures factéologiques.....	Dr Hermann Rohrbeck	20 janv. 1893..	428 40
do do peinturer le vapeur *Challenger*.....	A. Verreault.....	10 avril 1893..	265 00
do do thermomètres et télémanomètres contact électrique.....	Garth et Cie.....	12 do 1893..	1,152 00
do do établir le service d'eau	do	5 do 1893..	4,200 00
do do bains	do	4 do 1893..	876 00
do do abri pour les passagers de 1re classe..... .	F. Poitras.....	22 fév. 1893..	12,330 00
do do plombage et fourneau de cuisine.....	Garth et Cie.....	12 juin 1893..	1,334 50
do do chambres addit. dans la mans. de l'édifice des cabi. des passag.	F. Poitras.	22 do 1893..	390 00
do do améliorations..	do	16 do 1893..	3,924 32
Hull, bureau de poste—fourniture de la houille.....	Hector McRae.....	26 août 1892..	208 00
Joliette do do	Evans, Frères.....	25 do 1892..	207 04
Lachine do do	do	25 do 1892..	36 88
Laprairie do appareil de chauffage.....	E. Chanteloup.....	13 fév. 1893..	825 00
do do installat. et améliorat. dans le sousbassem. et mansardes....	O. Lefebvre	19 avril 1893..	1,800 00
Montréal, bureau de poste et bureau receveur nord—fourniture de la houille	Evans, Frères.....	25 août 1892..	683 96
do douane—fourniture de la houille	P. McCrory	25 do 1892..	601 33
do entrepôt de vérification—fourn. de la houille	J. O. Labrecque, Cousineau et Cie.....	25 do 1892..	1,827 58
do édifices du revenu et immigration—fourniture de la houille.....	Lacoste et Lacoste.....	25 do 1892..	325 85
do bureau de poste—finir et compléter la deuxième étage.....	E. St. Louis.....	14 oct. 1892..	6,180 00
do bureau de poste—deux types ascenseurs électriques à passager	La Cie royale électrique et Miller, Frères et Toms..	25 mai 1893..	5,300 00
Québec, bureau de poste—teindre les murs et plafonds	B. Leonard.....	13 juill. 1892..	553 55
do do coffre de sûreté	J. et J. Taylor.....	28 do 1892..	446 90
do quartiers du gouverneur général à la citadelle—fourniture de la houille..... .	G. M. Webster et Cie..	29 août 1892..	78 78
do édifices publics—fourniture de la houille.....	Madden et Ellis.....	29 do 1892..	2,789 86
do édifice de l'agence de la marine et de l'émigration—fourniture de la houille.....	do	24 nov. 1892..	469 00
do jetée de Louise—améliorat. au bâtiment de l'immigrat. pour les appareils de désinfect..	E. T. Nesbitt.....	4 mars 1893..	990 00
do bâtiment d'immigration—réservoir pour le mélange de bi-chloride de mercure.....	Garth et Cie	18 avril 1893..	465 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Québec—Suite.			
Québec, bureau de poste—nouveau plancher en bois dur	F. Labbé	16 juin 1893	480 00
do bâtiment des immigrants—divers travaux	E. T. Nesbitt	16 do 1893	674 00
Saint-Henri—construction d'un bureau de poste	Viau et Lachance	24 août 1892	8,864 80
Saint-Jérôme, bureau de poste—fournit. de la houille	Evans, Frères	25 do 1892	292 46
Saint-Hyacinthe—construction d'un bureau de poste	L. P. Morin	5 nov. 1892	8,350 00
do bureau de poste—appar. de chauff.	A. Blondin	9 fév. 1893	1,200 00
do do installation	Paquet et Godbout	21 juin 1893	1,100 00
Saint-Jean do fourn. de la houille	Bissett et Donaghy	1er sept. 1892	176 00
do do réparations	McQuillen et Monbleau	26 avril 1893	600 00
Saint-Vincent de Paul, pénitencier—pierre de taille	C. Bastien	2 août 1892	4,625 00
do do pierre	do	15 déc. 1892	0 18½ par pd. cub.
Sherbrooke, bureau de poste—fourniture de la houille	Lucke et Mitchell	20 sept. 1892	269 30
Sorel do do	Leclaire et Lavallée	2 do 1892	198 00
Trois-Rivières, édifices publics do	Z. Marchand	1er do 1892	572 59
West-Farnham—construction d'édifice public	O. Lefebvre	14 fév. 1893	4,957 00
Ontario.			
Almonte, bureau de poste—fourniture de la houille	T. White	7 sept. 1892	135 00
Amherstburg do do	O. W. Shipman	8 do 1892	115 00
Barrie do do	O. H. Lyon et Fils	31 août 1892	249 58
Belleville do do	The Downey Co.	9 sept. 1892	327 00
Berlin do do	Frank Frank	1er do 1892	144 18
Brampton do do	R. Blain	1er do 1892	119 80
Brantford—réparations au toit du bureau de poste	J. Tilley	1er août 1892	63 00
do bureau de poste—lumière électrique incandescente	The Brantford Electric and Power Co.	1er mai 1893	300 00 par année.
do do fourniture de la houille	T. Elliott	6 sept. 1892	354 50
Brockville, édifice public do	W. T. McCullough	31 août 1892	288 00
Carleton Place, bureau de poste do	A. Steele	15 oct. 1892	224 00
do do mur et clôture	R. Cameron	20 déc. 1892	346 20
Cayuga do chauffage et éclairage	Cayuga Natural Gas Co	16 sept. 1892	60 00 par année.
Chatham do fournit. de la houille	Thos. Elliott	6 do 1892	218 55
Clifton do do	Histrop et Thomas	9 do 1892	275 55
Cobourg do do	Geo. Spence	10 do 1892	256 00
do do meubles, etc	Geo. M. Stephens	21 juill. 1892	1,035 00
Cornwall do fournit. de la houille	Flock, Frères	3 sept. 1892	195 00
Galt do do	A. C. Fraser	2 do 1892	180 00
Gananoque, édifices publics do	The Rathbun Co.	12 do 1892	222 75
Goderich, bureau de poste do	Thos. Elliott	6 do 1892	198 40
Guelph do do	J. A. Nelles	1er do 1892	282 54
do do trottoir en pierre	The Guelich Silica Barrytic Stone Co.	9 mars 1893	330 00
Hamilton do fournit. de la houille	Thos. Myles et Fils	31 août 1892	20 00
do do do	T. McIlwraith, T. F. McIlwraith et C. Hamilton	31 do 1892	925 00
Kingston, édifices publics do	Jas. Sowards	1er sept. 1892	359 04
Lindsay, bureau de poste do	The Rathbun Co.	12 do 1892	158 94
London do do	W. H. Winnett	9 do 1892	494 47
London, douane do	D. Daly et Fils	1er do 1892	586 93
Napanee, bureau de poste do	The Rathbun Co.	12 do 1892	131 25
Orangeville do do	J. Morrison	19 oct. 1892	96 80
Orillia do appareil de chauffage	McGuire et Bird	27 déc. 1892	981 00
do do installation	J. R. Eaton	18 avril 1893	1,029 00
Ottawa, station agronomique—fourniture de la houille	Hector McRae	26 août 1892	40 50
Ottawa, enlèvem de la neige—bloc Langevin, bureau de poste, musées géologique et des pêcheries, imprimerie de l'Etat et carré Cartier	Wm. Kilt	17 nov. 1892	415 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Ontario—Suite.			
Pembroke, bureau de poste—fourniture de la houille..	Dunlop et Chapman...	22 août 1892..	168 67
Peterborough, édifices publics do ..	The Rathbun Co.....	12 sept. 1892..	180 13
Petrolia, bureau de poste—appareil de chauffage.....	McGuire et Bird.....	18 janv. 1893..	1,169 00
do do installation.....	Joshua Garratt	9 mai 1893..	2,300 00
Port-Arthur do fourniture de la houille....	Western Coal Co	31 août 1892..	40 00
do do appareil de chauffage.....	Purdy, Mansell et Mashinter.....	19 jan. 1893..	1,345 00
do do installation.....	Tobin et O'Keefe.....	6 juin 1893..	2,400 00
Port-Hope do fourniture de la houille....	Brown et Henning....	8 sept, 1892..	458 82
Prescott, édifices publics do ...	Jas. Buckley	7 do 1892..	316 25
Sainte-Catherine, bureau de poste do ...	Devaney et Fils.....	7 do 1892..	210 46
Saint-Thomas do do	Thos. Elliott.....	6 do 1892..	365 58
Stratford do do	P. R. Jarvis	8 do 1892..	400 90
Strathroy do do	W. J. Anderson	21 do 1892..	178 53
Toronto, édifices publics. do	Whiteside et Bell.....	29 août 1892..	3,082 18
do pavage granolithique pour la douane et l'entrepôt de vérification.....	R. Forsyth	9 do 1892..	2,540 00
Trenton, bureau de poste—éclairage électriqne de l'horloge de la tour..	Cie de lumière électriq. de Trenton	8 mai 1893..	4 00 par mois.
do do fournit de la houille..	J. Funnell, jeune.....	3 sept. 1892..	150 00
Walkerton do do ..	Traill, Frères.....	2 do 1892..	143 71
Windsor do do ..	Thos. Elliott	6 do 1892..	446 00
do do réparations.....	Laesser et Murdoch...	30 déc. 1892..	2,130 00
Manitoba.			
Brandon—construction d'une école industrielle.....	T. M. Harrington et T. Chambers	30 juin 1893..	21,564 00
do bureau de poste—fourniture de la houille .	Sinclair et Cie	19 oct. 1892..	972 48
Winnipeg— do do ..	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta...	8 do 1892..	2,325 00
do autres édifices publics— do ..	Thos. D. Robinson....	9 sept. 1892..	2,186 35
do Fort-Osborne—ch. des off., etc., aux cas.	Jas.et Jno. McDiarmid	12 do 1892..	24,575 00
do do appareil de chauffage pour l'école d'infanterie	N. D. McDonald.....	28 oct. 1892..	3,200 00
do do appareil de chauffag pour l'hôpital..	C. et W. Plaxton.....	24 avril 1893..	350 00
Territoires du Nord-Ouest.			
Calgary—construction d'un édifice public.....	Walter Alford	15 mars 1893..	27,975 00
Edmonton—construction de bureaux des terres, d'enregistrement et des bois de la couronne	do	1er sept. 1892..	7,800 00
Indian-Head—abri d'inst.arat. pour la ferme expérim.	Jas. Conn	19 oct. 1892..	2,246 00
Lethbridge—construction d'un édifice public.....	Wm. Oliver.....	5 juin 1893..	13,600 00
Machoire d'Orignal—cons. d'un pal. de justice et dép.	Jno. Symonds	3 déc. 1892..	3,348 00
Prince-Albert—cons. de bur. des terres et d'enregist..	T. E. Baker	31 août 1892..	6,854 00
Régina—pal. de just. et bur. de poste—four. de la h...	La Cie Smith et Ferguson	14 oct. 1892..	172 70
do do do addition. do ..	McCaul et McKinnon.	10 fév. 1893..	849 05
do autres édifices publics—fourn. de la houille..	J. A. McCaul et McKinnon	19 oct. 1892..	
do construction d'un palais de justice.....	C. Willoughby.....	9 mai 1893..	32,175 00
Colombie-Britannique.			
Vancouver—installation du bureau de poste.....	F. W. Hart.....	4 mai 1893..	3,100 00
do bureau de poste—2 chauff. d'eau chaude Oxford...	The Gurney-Massey Co.	21 juin 1893..	632 00
do do installation des bur. de la douane et du revenu de l'intérieur	Robertson et Hackett..	27 do 1893..	1,380 00
do do appar. de chauffage...	W. Leek.....	16 do 1893..	2,438 00
Victoria—cons. d'un hôpit. aux casernes de l'artillerie.	G. McFarland.....	6 juil. 1892..	3,620 00
do do poudrière do ..	W. Rockett.....	27 avril 1893..	3,180 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Fin.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Colombie-Britannique—Suite.			
William's Head—station de quarantaine—appareil de désinfection	Albion Iron Works Co.	28 mars 1893..	9,500 00
do hôpital pour la station de quarant..	Bishop et Shelborne...	5 mai 1893..	7,796 00
do résidence de l'officier de la station de quarantaine	G. McFarland	6 do 1893..	3,646 00
do station de quarantine—abris pour passagers de 1re classe, passagers chinois et japonais	Bishop et Shelborne...	26 juin 1893..	12,146 00
HAVRES ET RIVIÈRES.			
Nouvelle-Ecosse.			
Bayfield—construction d'un quai	S. O'Donoghue	14 nov. 1892..	23,200 00
D'Escousse do	McDonald et Moffat...	14 oct. 1892..	4,800 00
Donald's Head—prolongement du brise-lames	G. Wilson	16 déc. 1892..	1,628 80
Ile de Lawlor—station de quarantaine—construction d'un quai	A. McKinnon	1er avril 1893..	8,900 00
Ile du Prince-Edouard.			
Baie Fortune—Prolongement et reconstruire une partie du brise-lames	C. Townshend et J. McKinnon	2 août 1892..	1,975 00
Big Miminigash—Prolongement et renforcer la jetée sud	Jas. Barclay	18 juil. 1892..	2,447 00
Crique des Neuf-Milles—nouv. pile à l'ext. de la jetée.	A. McDougall et J. A. McNevin	27 août 1892..	274 00
Port-Selkirk—reconstruction de 2 piles centrales de la jetée	Morrison, Compton et Nicholson	25 mars 1893..	783 00
Nouveau-Brunswick.			
Havre de Tracadie—jetée publique	G. et J. Robertson	21 août 1892..	4,475 00
Pointe-du-Chêne (Havre de Shédiac)—reconstruction de l'extrémité nord de la partie du brise-lames	Heney et Smith	17 juin 1893..	35,373 00
Québec.			
Yamachiche—Jetée isolée	F. A. Verrette	24 jan. 1893..	1,480 00
Ontario.			
Goderich—Prolongement de jetées	Brewder et McNaughton	20 avril 1893..	35,555 00
Owen-Sound—Dragage dans le havre	D. Porter	17 août 1892..	11½c. p.c. yd.
Port-Albert—Prolongement de jetées	P. Navin	19 mars 1893..	10,497 00
Port-Rowan—Jetée	do	5 déc. 1892..	8,413 00
Colombie-Britannique.			
William's Head—Station de quarantaine—Construction d'un quai	Jas. Leamy	7 avril 1893..	13,125 00
Dragueurs et matériel.			
Drag. à vap. (élév.), "Laval"—2 chaud. cylindriques.	P. J. Powers	7 juil. 1892..	3,700 00
Dragueur élévateur n° 9.—fouruiture de la houille...	O. W. Shipman	1er mai 1893..	Dif. taux.
Lignes télégraphiques.			
Construction d'une ligne télégraphique—Shippegan à la Pointe Miscou	The St. Lawrence Lumber Co	2 déc. 1892..	2,337 00

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, F. X. R. SAUCIER.
OTTAWA, 25 octobre 1893.

N° 2.—ÉTAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des travaux publics, durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1893.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Surface.	Prix.
						$ cts.
7 juill. 1892..	Cie de la Baie d'Hudson.	Sa Majesté...	Edmonton, Alberta, lots 49 et 50, bloc 5, subdivision de la réserve de la Cie de la Baie d'Hudson	Empl. pour bur. d'enreg.	....	Octr. gratuit
6 sept. 1892..	J. Niblock.....	do ..	Medicine-Hat, Assiniboïa, lots 6, 7 et 8, bloc 7....	do bâtiment de l'immigration.....	....	550 00
20 do 1892..	James A. Dease *et al*....	do ..	Port-Rowan, Ont., parties des lots D et F, bloc H.	Pour approche du quai..	$\frac{3}{4}$ d'acre et 40 perches	1 00
9 nov. 1892..	Municip. de Lethbridge.	do ..	Lethbridge, Alberta, lots 7 et 8 dans le bloc 9....	Empl. p. pal. de justice et douane	125 pds sur la rue Baroness par 125 pds	
9 do 1892..	Cie de c.d.f. et de h.d'Alb.	do ..	do do lots 9, 10 et 11 dans le bl. 9.	do do ..	sur la rue Coutt...	Don.
13 août 1892..	Thos. Cash *et ux*.....	do ..	Irish Cove, sur le lac du Grand Bras-d'Or, morceau de terrain. ..... c	Approche de quai.....	$\frac{1}{10}$me d'un acre.....	1 00
17 déc. 1892..	C.C.P. emp. de v., fidéc..	do ..	Regina, Assa., lots 16, 17, 18, 19 et 20, bloc 345....	Empl. pour pal. de justice	16,875 pds carrés....	8,000 00
18 jan. 1893..	R. Buck.	do ..	Farnham-Ouest, Qué., partie centrale sud du lot cadastral n° 331.....	Emplacem. pour bureau de poste.....	.....	1,500 00
18 nov. 1892..	W. J. Fraser *et ux*.....	do ..	Chatham, N.-B., morceau de terrain.....	do do ..	33,800 pds carrés....	4,750 00
24 avril 1893..	John Landry..... .. .	do ..	D'Escousse, N.-E., lot n° 1.....	Approche du quai.....	$\frac{84}{100}$mes d'un acre...	1 00
24 do 1893..	Simon Landry *et ux*. ...	do ..	do do 3.....	do	$\frac{7}{100}$mes do	1 00
24 do 1893..	Jos. Provost *et ux*.	do ..	do do 2 A.....	do	$\frac{38}{100}$mes do	1 00
24 do 1893..	Max. Provost *et ux*.....	do ..	do do 2 B....	do	$\frac{3}{100}$mes do	1 00
15 mai 1893..	Margaret Landry *et al*...	do ..	do do 4..... ..	do	$\frac{7}{100}$mes do	1 00
24 do 1893..	R. D. McLeod *et ux*....	do ..	Boularderie, C.B., N.-E., terrain..... ...	do	$\frac{15}{100}$mes do	1 00
5 nov. 1892..	Wm. Corbett *et ux*.....	do ..	Smith's Falls, Ont., partie du lot n° 240	Empl. pour bur. de poste.	5, 400 pds carrés....	2,500 00
13 juin 1893..	Sa Majesté.....	La Banque du Peuple.....	Trois-Rivières, Qué., lot cadastral n° 1126	Pas plus longtemps requis par le département....	1 a. $\frac{3}{4}$ d'a. 20·06 p....	600 00
12 août 1892..	Samuel Slocum *et al*.....	Sa Majesté...	Port-George, N.-E., terrain	Pour une jetée.....	.....	1 00
28 juin 1893..	J. P. Dill.....	do ..	Wolseley, Assa., bloc n° 2, addition de Dill . . .	Empl. pour pal. de justice	280 x 260 pds	Octr. gratuit

F. X. R. SAUCIER.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 25 octobre 1893.

N° 3.—ETAT des propriétés louées au et par le département des travaux publics pour l'année fiscale terminée le 30 juin 1893.

Date du bail.	Bailleur.	Preneur.	Propriété louée.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1892.						$
7 sept....	Sa Majesté.....	Wm. Hudson.....	Havre de Richibouctou, N.-B., terrain sur la grève	Non requis par le département.	10 ans....	5 par an.
1893.						
5 jan.....	Lowenburg, Harris et Cie.	Sa Majesté..	Victoria, C.-B., chambres dans le bloc des Cinq-Sœurs, coins des rues Gouvernement et Fort.....	Bur. de l'ingén. local....	5 do ..	55 par mois.
27 avril...	Sa Majesté.....	D. Robertson et J. Rowland.	Walkerton, Ont., parcelle de terrain à la partie est du lot du bureau de poste.....	Entreprise particulière..	Durant le bon plaisir	1 par an.
18 mai ...	D. et J. McCarthy..	Sa Majesté..	Sorel, Qué., chantier de navires McCarthy.....	Chenal de navires du St-Laurent.....	5 ans....	1,200 do
30 do ..	Sa Majesté.....	John Wilson	New-Westminster, C.-B., lot n°1, bloc 13, coins des rues Begbie et Columbia.....	Entreprise particulière..	10 do ..	250 do
26 juin...	do	La Corporation de la Cité de Québec.	Anciens terrains du parlement	Pour un jardin public...	21 do ..	1 do
22 do ..	do	W. C. Dunham.....	Portland, Saint-Jean, N.-B., partie de l'édifice coin des rues Main et Simonds.....	Entreprise particulière..	1 do ..	260 do

F. X. R. SAUCIER.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 25 octobre 1893.

ANNEXE N° 11.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

DU 1er JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1893.

ANNEXE N° 11.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

LETTRES reçues et envoyées depuis le 1er juillet 1867 au 30 juin 1893.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 do janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 do do do	3,448	2,171
1870 do do do	4,961	3,185
1871 do do do	6,268	3,983
1872 do do do	8,333	4,428
1873 do do do	10,072	5,707
1874 do do do	9,800	5,043
1875 do do do	9,006	5,006
1876 do do do	7,971	4,773
1877 do do do	7,517	4,425
1878 do do do	6,886	4,021
1879 do do au 6 octobre	7,186	4,547
1879 do 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880 do 1er janvier do	8,451	4,410
1881 do do do	9,599	5,529
1882 do do do	10,505	5,699
1883 do do do	11,633	6,227
1884 do do do	13,114	6,903
1885 do do do	8,977	5,321
1886 do do do	9,644	5,352
1887 do do au 30 juin	4,866	2,735
1887 do 1er juillet do 1888	10,493	6,343
1888 do do do 1889	10,522	7,042
1889 do do do 1890	10,098	7,448
1890 do do do 1891	10,576	7,286
1891 do do do 1892	11,637	6,700
1892 do do do 1893	11,720	6,220

NOMBRE de chèques passés du comptable chez le secrétaire et qui ont été expédiés par la poste, de 1882 à 1893.

Année.	——	Nombre.
1882	Du 22 septembre au 30 juin 1883	1,566
1883	do 1er juillet do 1884	3,366
1884	do do do 1885	3,298
1885	do do do 1886	3,466
1886	do do do 1887	4,198
1887	do do do 1888	4,692
1888	do do do 1889	4,960
1889	do do do 1890	4,819
1890	do do do 1891	5,376
1891	do do do 1892	5,400
1892	do do do 1893	7,174

CHÈQUES émis par le ministère des finances et expédiés par le secrétaire.

Année.	——	Nombre.
1885	Du 1er avril au 30 juin 1885	245
1885	do 1er juillet do 1886	954
1886	do do do 1887	1,158
1887	do do do 1888	918
1888	do do do 1889	887
1889	do do do 1890	908
1890	do do do 1891	790
1891	do do do 1892	820
1192	do do do 1893	822

LETTRES reçues et envoyées par le bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 30 juin 1893.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1880—Du 1er janvier au 30 juin		1,273
1880 do juillet do 1881		2,943
1881 do do do 1882		2,859
1882 do do do 1883	3,538	4,600
1883 do do do 1884	3,860	6,004
1884 do do do 1885	4,500	6,718
1885 do do do 1886	6,075	6,450
1886 do do do 1887	6,816	6,380
1887 do do do 1888	6,947	6,870
1888 do do do 1889	6,484	7,667
1889 do do do 1890	7,448	6,578
*1890 do do do 1891		7,751
1891 do do do 1892	6,113	4,260
1892 do do do 1893	7,428	6,453

* Le nombre exact de lettres reçues ne peut pas être définitivement donné, mais sera à peu près dans la même proportion que les lettres envoyées l'année dernière.

LETTRES envoyées par le bureau de l'ingénieur en chef, de janvier 1880 au 30 juin 1893.

Année.	——	Nombre.
1880	Du 10 janvier au 30 juin	418
1880	do 1er juillet do 1881	1,795
1881	do do do 1882	2,352
1882	do do do 1883	2,651
1883	do do do 1884	3,611
1884	do do do 1885	3,119
1885	do do do 1886	2,867
1886	do do do 1887	3,281
1887	do do do 1888	3,552
1888	do do do 1889	4,229
1889	do do do 1890	3,374
1890	do do do 1891	3,948
1891	do do do 1892	4,009
1892	do do do 1893	4,232

NOTE.—Les lettres, en comptant les rapports, reçus au bureau de l'ingénieur en chef, peuvent être estimées à raison de deux reçues pour une envoyée.

ANNEXE N° 12.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES DE

L'OUVERTURE ET DE LA FERMETURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DE MER DU CANADA

DANS LE FLEUVE ET LE GOLFE SAINT-LAURENT, ET DES GRANDS LACS

1892-93.

ANNEXE N° 12.

TABLEAU de la fermeture et de l'ouverture de la navigation aux ports ci-après mentionnés, en Canada, en 1892 et 1893.

Ports.	Provinces.	Location.	Date de la fermeture en 1892-93.	Date de l'ouverture en 1893.	Observations.
Arichat, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée sud, Détroit de Canso, océan Atlantique	28 janv.	22 mars	
Bathurst	N.-Brunswick	Baie des Chaleurs	14 déc.	1er mai	
Belleville	Ontario	Lac Ontario	28 nov.	23 avril	
Campbellton	N.-Brunswick	Baie des Chaleurs	6 déc.	10 mai	
Charlottetown	Ile du P.-E.	Golfe Saint-Laurent	24 do	8 avril	
Collingwood	Ontario	Baie Georgienne	1er do	16 do	
Gaspé	Québec	Golfe Saint-Laurent	3 do	5 mai	Les navires pouvaient venir au quai jusqu'au 20 décembre.
Georgetown	Ile du P.-E.	do	15 janv.	10 avril	Navigation ouverte pour les navires de la classe du *Stanley* durant tout l'année, mais fermé pour les voiliers entres les dates données.
Goderich	Ontario	Lac Huron	3 déc.	22 do	
Halifax	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique	.....	.....	Toujours ouverte et libre de glace.
Kincardine	Ontario	Lac Huron	28 nov.	2 avril	
Kingston	do	Lac Ontario	26 déc.	12 do	
Louisburg, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Près de l'entrée est, golfe Saint-Laurent océan Atlantique	.....	.....	Pas de glace formée à ce port l'hiver dernier.
Montréal	Québec	Fleuve Saint-Laurent	17 déc.	24 avril	
Rustico-Nord	Ile du P.-E.	Golfe Saint-Laurent	30 do	15 do	
Sydney-Nord, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Près de l'entrée est, golfe Saint-Laurent, océan Atlantique	.....	.....	Ouverte tout l'hiver.
Owen-Sound	Ontario	Baie Georgienne	6 déc.	12 avril	
Percé	Québec	Golfe Saint-Laurent	5 do	10 do	Pas de glace pour empêcher les navires d'entrer à ce port jusqu'à la fin de janvier 1893.
Pictou	Nouvelle-Ecosse.	do	23 do	13 do	
Port-Arthur	Ontario	Lac Supérieur	18 do	22 mai	
Port Dover	do	Lac Erié	20 do	20 avril	
Port-Hope	do	Lac Ontario	12 do	3 do	
Port-Stanley	do	Lac Erié	25 do	25 mars	
Québec	Québec	Fleuve Saint-Laurent	25 nov.	20 avril	
Saint-Jean	do	Rivière Richelieu	30 do	17 do	
Saint-Jean	N.-Brunswick	Baie de Fundy	.....	.....	La navigation à ce port est jamais fermée.
Saint-Pierre, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique	9 janv.	24 avril	L'hiver dernier a éte extrêmement froid, la navigation a été fermée pour une grande période.
Sarnia	Ontario	Lac Huron	18 déc.	3 do	

Sault Sainte-Marie	do	Lac Supérieur	6 do	29 do	
Shédiac	N.-Brunswick	Golfe Saint-Laurent	21 do	14 do	
Sorel	Québec	Rivière Richelieu	16 do	26 do	
Sydney, C.-B.	Nouvelle-Ecosse	Entrée du golfe Saint-Laurent	10 janv.	26 do	
Tadousac	Québec	Fleuve Saint-Laurent	27 nov.	25 mars	
Trois-Rivières	do	do	25 do	28 avril	
Toronto	Ontario	Lac Ontario	2 déc.	7 do	
Wiarton	do	Baie Georgienne	30 nov.	18 do	
Windsor	do	Rivière Détroit	17 déc.	18 do	Les bateaux-passeurs ont traversé tout l'hiver .
Winnipeg	Manitoba	Rivière Rouge	30 nov.	8 mai	Les navires ne voulaient pas commencer à traverser sur le lac Winnipeg jusque vers le 1er juin et ont discontinué vers le 15 novembre.
York Factory	Territ. du N.-O.	Baie d'Hudson	.....	.....	Vu de la glace proche de l'embouchure de la riv. jusqu'en août.. Le bateau quitta York Factory pour Churchill le 15 juil., aussitôt qu'on pensait qu'il pourrait faire un voyage sans être obstrué par les glaces.

ANNEXE N° 13.

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS À LA SESSION DE 1893

ET QUI SE RAPPORTENT AU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX

TRAVAUX SOUS SON CONTRÔLE.

ANNEXE N° 13.

LISTE de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, passés à la troisième session du septième parlement, terminée le premier d'avril 1893, et qui se rapportent au ministère des travaux publics ou aux travaux publics sous son contrôle.

Sujet.	Titre au long du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice se terminant le 30 juin 1894, et les fins pour lesquelles elles sont accordées.	Acte accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté afin de rencontrer les frais du service public pendant l'exercice se terminant respectivement le 30 juin 1893 et le 30 juin 1894, et pour autres frais se rapportant au service public.	1	3
Concernant la mise à la retraite des personnes nommées au service civil du Canada.	Acte pour amender l'Acte de la mise à la retraite du service civil.	12	69
Concernant l'assurance des fonctionnaires du service civil du gouvernement.	Acte concernant l'assurance du service civil du gouvernement.	13	71
Fonctionnaires publics.....	Acte pour modifier de nouveau l'Acte concernant les fonctionnaires publics.	14	75
Fêtes légales.....	Acte pour modifier la loi relative aux fêtes	30	107

F. X. R. SAUCIER.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 novembre 1893.

ANNEXE N° 14.

ÉTAT DÉTAILLÉ DE LA DÉPENSE

POUR LES

RÉPARATIONS, ETC.

AUX

ÉDIFICES PUBLICS, CANADA

POUR L'ANNEE TERMINÉE LE 30 JUIN 1893

PAR

O. DIONNE, Ecr., COMPTABLE.

ANNEXE N° 14.

ÉTAT DÉTAILLÉ de la dépense à compte des "Edifices publics, réparations," etc., pour l'année terminée le 30 juin 1893.

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plâtrage, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
	Nouvelle-Ecosse.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Amherst, bureau de poste							22 94	22 94					22 94	1
2	Annapolis do							6 12	6 12			15 74		21 86	2
3	Antigonish do	5 45	0 85			2 00		21 95	30 25				3 50	33 75	3
4	Arichat do	28 52	9 50			200 00			238 02					238 02	4
5	Baddeck do	125 75				155 00			280 75					280 75	5
6	Halifax, édifice fédéral		1 00						1 00					1 00	6
7	do entrepôt de vérification					1 00		2 50	3 50		1,000 00		*a*223 50	1,227 00	7
8	do pénitencier												0 24	0 24	8
9	do inspecteur de bateaux à vapeur							27 87	27 87					27 87	9
10	New-Glasgow, bureau de poste					3 50		1 50	5 00			5 80		10 80	10
11	Pictou, douane												3 20	3 20	11
12	Sydney, bureau de poste							26 00	26 00					26 00	12
13	Truro do	10 50							10 50					10 50	13
14	Windsor do	403 14						20 00	423 14					423 14	14
15	Yarmouth do							3 00	3 00					3 00	15
	Ile du Prince-Edouard.														
16	Charlottetown, édifice fédéral							270 27	270 27					270 27	16
17	Montague, bureau de poste	10 30							10 30				20 00	30 30	17
	Nouveau-Brunswick.														
18	Bathurst, bureau de poste							73 85	73 85					73 85	18
19	Carleton do							2 00	2 00					2 00	19
20	Chatham do					0 85			0 85				94 75	95 60	20
21	Dalhousie do	2 25							2 25				142 42	144 67	21
22	Frédéricton do	30 50	47 70						78 20			45 50	32 96	156 66	22
23	Moncton do	7 23							7 23				34 04	41 27	23

24	Newcastle do											154 50	78 95	233 45	24
25	Portland do										130 90			130 90	25
26	Saint-Jean, douane										22 00			22 00	26
27	do do (tempor.)	257 52							257 52		3,905 00	134 90	13 90	4,311 32	27
28	do bur. des ingénieurs										500 00	37 25		537 25	28
29	do entrep. de vérificat.										270 83			270 83	29
30	do bur. du rev. de l'int.										60 00			60 00	30
31	do bureau de poste						*b*193 00		193 00					193 00	31
32	St. Stephen's do	5 35							5 35					5 35	32
33	Sussex do							10 00	10 00				44 91	54 91	33
34	Woodstock do							0 53	53				2 60	3 13	34
	Québec.														
35	Aylmer, bureau de poste					1 82		0 90	2 72					2 72	35
36	Hull do					0 65			65				8 24	8 89	36
37	Joliette do					2 40			2 40				2 15	4 55	27
38	Lachine do												49 45	49 45	38
39	Montréal, bur. de l'insp. des best.											85 70		85 70	39
40	do douane	208 38		208 76		518 80		136 71	1,072 65	474 22		138 42	717 00	2,402 29	40
41	do entrep. de vérificat.		19 62					12 12	31 74				224 02	255 76	41
42	do bur. du rev. de l'int.					93 25			93 25					93 25	42
43	do bureau de poste	140 38							140 38				24 04	164 42	43
44	Québec, édifices de la citadelle	104 90	141 90					244 30	491 10				1,051 75	1,541 85	44
45	do bur. d. ins.-mes. de bois							5 50	5 50					5 50	45
46	do douane	138 33	11 00					5 00	154 33				96 40	250 73	46
47	do entrepôt de vérification.	61 25	12 40		13 50			2 75	89 90				388 14	478 04	47
48	do observatoire							50 56	50 56	7 55				58 11	48
49	do anc. terr. du parlem.												50 00	50 00	49
50	do bureau de poste												149 00	149 00	50
51	do édif. du quai de la Reine												10 80	10 80	51
52	do bureau de l'inspecteur du service des signaux					35 04			35 04			7 75		42 79	52
53	Sherbrooke, bureau de poste	26 60						4 95	31 55			280 70	167 85	480 10	53
54	Sorel do	21 00							21 00				5 00	26 00	54
55	Saint-Jérôme do		2 50					149 85	152 35					152 35	55
56	Saint-Jean do							38 10	38 10					38 10	56
57	Trois-Rivières, douane							32 90	32 90				90 63	123 53	57
58	do bureau de poste							25 05	25 05				20 25	45 30	58
59	Valleyfield do	1 50							1 50		225 00		*c*30 00	256 50	59
	Ontario.														
60	Almonte, bureau de poste							6 00	6 00			61 00		67 00	60
61	Amherstburg do	14 00	33 25						47 25					47 25	61
62	Belleville do	46 25				2 75			49 00			1 50	83 69	134 19	62
	A reporter	1,649 10	229 92	208 76	13,50	1,017 06	193 00	1,203 22	4,564 36	481 77	6,113 73	968 76	3,863 38	15,992 00	

a Taxes. *b* Installation de chambres pour le gardien. *c* Taxes.

ANNEXE N° 14.—Dépense à compte des "Edifices publics, réparations," etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plâtrage, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
	Report	1,649 10	279 72	208 76	13 50	1,017 06	193 00	1,203 22	4,564 36	481 77	6,113 73	968 76	3,863 38	15,992 00	
	Ontario—Fin.														
63	Berlin, bureau de poste	...	...	...	...	...	...	12 00	12 00	...	...	...	43 18	55 18	63
64	Brampton do	15 90	4 00	...	...	9 15	...	5 50	34 55	...	...	...	38 20	72 75	64
65	Brantford do	...	71 00	...	...	11 50	...	...	82 50	...	...	...	31 51	114 01	65
66	Brockville do	...	18 25	...	...	...	...	24 13	42 38	...	...	...	48 98	91 36	66
67	Cayuga do	4 45	...	...	7 50	31 90	...	...	43 85	...	...	...	158 62	202 47	67
68	Clifton ou Niagara Falls, bureau de poste	18 00	...	...	...	3 25	...	...	21 25	...	...	...	...	21 25	68
69	Cornwall, bureau de poste	...	...	...	...	...	...	19 00	19 00	...	...	...	17 50	36 50	69
70	Dundas do	0 75	...	...	...	...	...	...	0 75	...	500 00	...	...	500 75	70
71	Galt do	3 00	...	...	...	...	...	4 00	7 00	...	...	...	...	7 00	71
72	Gananoque do	...	...	...	...	4 24	...	3 50	7 74	...	...	...	7 16	14 90	72
73	Guelph do	...	...	...	330 00	...	...	...	330 00	...	...	...	43 38	373 38	73
74	Hamilton, bur. d. ex. d. serv. civ.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	20 00	...	...	20 00	74
75	do douane	...	...	...	...	12 00	...	...	12 00	...	...	...	49 56	61 56	75
76	do bureau de poste	15 00	...	...	...	51 48	*d*670 50	7 50	744 48	...	...	181 91	561 81	1,488 20	76
77	Kingston, bur. d. ex. d. serv. civ.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	12 50	...	8 85	21 35	77
78	do douane	...	...	...	...	...	...	...	...	59 10	...	...	23 92	83 02	78
79	do bureau de poste	5 46	...	...	...	...	...	85 33	90 79	42 70	...	...	29 37	162 86	79
80	Lindsay do	4 50	...	...	...	...	...	...	4 50	...	...	...	13 75	18 25	80
81	London, douane	...	...	...	...	...	...	89 76	89 76	...	...	...	...	89 76	81
82	do bureau de poste	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2 50	2 50	82
83	Napanee do	...	...	...	...	1 60	...	...	1 60	...	...	...	2 00	3 60	83
84	Orangeville do	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5 50	8 25	13 75	84
85	Ottawa, bur. d. ex. du serv. civil	...	...	...	...	...	...	...	...	...	305 00	...	...	305 00	85
86	do entrepôt de vérification	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,700 00	...	...	1,700 00	86
87	do ferme expérimentale	...	...	...	...	...	...	...	...	353 22	...	...	...	353 22	87
88	do musée géologique	2 75	19 14	...	...	...	...	...	21 89	...	250 00	20 00	*e*154 00	445 89	88
89	do imprimerie de l'Etat	40 15	...	102 52	...	64 50	...	6 00	213 17	...	...	7 00	44 50	264 67	89

90	do bureau de poste	32 19			13 50				45 69	659 50	183 33		148 25	1,036 77	90
91	do édifices publics	3,135 65	236 35	4,159 96	220 76	6,168 71	*f*6,975 71	1,805 59	22,702 73	83,650 39	2,041 50	6,805 27	1,223 42	116,423 31	91
92	do cour suprême	8 00							8 00			444 00	97 25	549 25	92
93	Pembroke, édifice public	2 25							2 25				5 55	7 80	93
94	Peterborough do	160 00				8 95	175 23		344 18				3 00	347 18	94
95	Port-Colborne do	8 50		8 00					16 50				36 61	53 11	95
96	Port-Hope do	4 00	25 00	5 00		3 60		10 00	47 60				20 60	68 20	96
97	Prescott do							240 31	240 31					240 31	97
98	Rideau Hall	371 82	542 41	584 34	341 95	1,482 13		67 90	3,390 55	7,496 58		1,048 24	3,303 05	15,238 42	98
99	Stratford, bureau de poste					6 50		21 25	27 75				64 18	91 93	99
100	Strathroy do					1 97		7 55	9 52					9 52	100
101	Ste-Catherine, bur. de poste					8 00		21 35	29 35					29 35	101
102	Saint-Thomas do							56 88	56 88					56 88	102
103	Toronto, bur. des ex. du ser. civil									10 92	49 10			60 02	103
104	do douane	13 31					*g*436 81		450 12					450 12	104
105	do entrepôt de vérificat.							30 00	30 00					30 00	105
106	do bur. du revenu de l'int.	26 57						43 49	70 06			90 00		160 06	106
107	do bureau de poste	195 91	163 16			35 20		750 83	1,145 10			103 25		1,248 35	107
108	Trenton do					2 00		55 91	57 91					57 91	108
109	Walkerton do	23 15				1 40		49 00	73 55			150 25		223 80	109
110	Windsor do	49 40				*h*2,130 00		77 05	2,256 45			57 50		2,313 95	110
	Manitoba.														
111	Brandon, bureau de poste							14 00	14 00				*i*299 90	313 90	111
112	Winnipeg, bur. de l'architecte							29 80	29 80					29 80	112
113	do douane	33 84				5 60			39 44					39 44	113
114	do bur. des terres fédér.					1 44		1 00	2 44			244 20		246 64	114
115	do do des édi. pub. féd.									37 50				37 50	115
116	do entrepôt de vérificat.					3 84			3 84				1 25	5 09	116
117	do bureau de poste	28 62						46 50	75 12				30 00	105 12	117
	Territoires du Nord-Ouest.														
118	Calgary, palais de justice												3 85	3 85	118
119	do douane	10 40							10 40					10 40	119
120	do bur. des terres fédéral.									15 00		164 50		179 50	120
121	do bâtim. des immigrants.	30 23							30 23					30 23	121
122	Moosomin, palais de justice					46 85			46 85					46 85	122
123	Prince-Albert do	3 93						44 25	48 18		30 50		12 00	90 68	123
124	Régina, bur. du com. des trav.							19 47	19 47					19 47	124
125	do palais de justice							42 06	42 06					42 06	125
	A reporter	5,896 83	1,359 03	5,068 58	927 21	11,112 87	8,451 25	4,894 13	37,709 90	92,806 68	11,205 66	10,290 38	10,399 33	162,411 95	...

d Appareil de chauffage et diverses améliorations, etc. *e* Taux d'améliorations local, $154. *f* Matériaux pour l'électricité, etc., $5,397.38; ventilateurs, Chambre des communes, $938.83. *g* Installation des chambres pour le contrôleur des douanes. *h* Peinturage d'après convention, $2,130. *i* Taxes sur terrain, $299.90.

ANNEXE N° 14.—Dépenses à compte des "Edifices publics, réparations," etc.—*Fin.*

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plâtrage, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
	Report.....	5,896 83	1,359 03	5,068 58	927 21	11,112 87	8,451 25	4,894 13	37,709 90	92,806 68	11,205 66	10,290 38	10,399 33	162,411 95	
	Territoires du Nord-Ouest—Fin.														
126	Régina, maison du gouv. (nouv.)	65 46	.....	.....	.....	19 88	.....	130 02	215 36	.....	.....	54 00	.....	269 36	126
12	do do (ancienne)	4 40	15 00	.....	.....	2 97	.....	110 00	132 37	.....	.....	.....	.....	132 37	127
12	do bureau de poste.....	5 65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 65	.....	.....	.....	.....	5 65	128
	Divers.														
129	Londres, Ang., bureau du haut-commissaire.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21 78	21 78	129
130	Edifices publics fédér. en génér.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	116 73	116 73	.....	.....	.....	*j*2,844 24	2,960 97	130
	Totaux.....	5,972 34	1,374 03	5,068 58	927 21	11,135 72	8,451 25	5,250 88	38,180 01	92,806 68	11,205 66	10,344 38	13,265 35	165,802 08	

j Frais de voyag

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 14 février 1894.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1er JUILLET 1892 AU 30 JUIN 1893

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA, CHAPITRE 37, ARTICLE 28.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1894
[N° 10—1894.] *Prix* 20 *centins.*

Chemins de fer et canaux.

A Son Excellence le très honorable
Sir Charles Gordon Hamilton, comte d'Aberdeen, etc., etc.
Gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des chemins de fer et canaux du Canada couvrant le dernier exercice compris entre le 1er juillet 1892 et le 30 juin 1893.

Le tout respectueusement soumis,

JOHN HAGGART,
Ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, mars 1894.

TABLE DES MATIÈRES.

CHEMINS DE FER.

EXPOSÉ GÉNÉRAL. PAGE.

Relevé de la statistique générale des chemins de fer 13
Dépenses totales de l'Etat pour les chemins de fer avant et depuis la confédération 14
Routes entre Montréal et Halifax ou Saint-Jean 14

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :

Distances—Ligne-mère 15
Convention concernant la garantie des intérêts 16
Convention concernant l'annulation des obligations de la Rive-Nord 16
Arbitrage concernant les travaux faits par l'Etat à la Colombie-Britannique 17

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT :

Longueur des lignes 18
Situation financière 18

INTERCOLONIAL :

Table des distances 19
Dépenses imputables sur le compte du capital 19
do do revenu 19
Tableaux comparatifs du trafic 20
Item généraux 20
Embranchement de Windsor 21
Embranchement de Carleton 21
Annapolis-Digby 21

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD :

Distances sur la ligne et les prolongements 22
Dépenses portées au compte du capital et du revenu 22
Tableaux comparatifs du trafic 22

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES :

Exposé général indiquant les paiements faits depuis 1883 23
Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabasca 52
do et de houille d'Alberta 52
do de la Baie-des-Chaleurs 24
do Jonction de Beauharnois 25
do Brandon et Sud-Ouest 52
do Brantford, Waterloo et Lac-Erié 26
do Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie 26
do Bouctouche et Moncton 27
do Calgary et Edmonton 53
do Canadien du Pacifique ..... 27 et 54
do Central du Nouveau-Brunswick 27
do de Transport maritime de Chignectou 28
do et de houille de Cumberland 29
do do du Dominion 2
do du comté de Drummond 29
do Grand-Oriental 30
do Grand-Nord 31

PAGE.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENT.—*Suite.*

Compagnie de chemin de fer Grand-Central du Nord-Ouest 55
do Irondale, Bancroft et Ottawa 32
do de colonisation du Lac-Témiscamingue 33
do Lotbinière et Mégantic 34
do Manitoba et Nord-Ouest 56
do Manitoba et Sud-Est 56
do de colonisation de Montfort 34
do Montréal et Jonction de Champlain 35
do Montréal et Sorel 35
do Montréal et Occidental 35
do Montréal et Ottawa 36
do et de houille de Medicine-Hat 57
do Napanee, Tamworth et Québec 36
do de fer et de houille de New-Glasgow 37
do Central de la Nouvelle-Ecosse 38
do Sud-Ouest de la Nouvelle-Ecosse 38
do Ontario et Pacifique 38
do Ontario, Belmont et Occidental 39
do de la Montagne-Orford 39
do et de navigation d'Oshawa 41
do Ottawa, Arnprior et Parry-Sound 40
do Ottawa et Vallée de la Gatineau 40
do de colonisation de Parry-Sound 41
do et de carrières Jonction de Philipsburg 41
do Jonction de Pontiac du Pacifique 48
do Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest 42
do Québec-Central 43
do Québec et Lac-Saint-Jean 44
do Québec, Montmorency et Charlevoix 45
do et de houille de la Vallée du Daim-Rouge 57
do Shuswap et Okanagan 45
do Sainte-Catherine et Niagara-Central 46
do Vallée de la Stewiacke et Lansdowne 47
do Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup 46
do Saint-Laurent et Adirondack 47
do Témiscouata 48
do Vallée de la Tobique 49
do des Milles-Iles 49
do des Comtés-Unis 50
do des Comtés de l'Ouest 57
do et vapeurs Winnipeg et Baie-d'Hudson 58
do Montagne-de-Bois et Qu'Appelle 59
do Woodstock et Centreville 51

LÉGISLATION AU SUJET DES CHEMINS DE FER, SESSION DE 1893 63

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ :
Causes entendues précédemment 60

CANAUX.

Liste des canaux 64
Dépenses totales de l'Etat pour les canaux avant et depuis la confédération 64
Revenu et dépenses de l'année 65
Observations sur la réduction des péages pour les produits alimentaires 66

LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS :
Note sur le canal américain du Sault-Sainte-Marie 67
Information générale sur la position des travaux d'agrandissement 68

Chemins de fer et canaux.

	Page.
Canal Lachine	69
Canal Beauharnois	70
Canal Cornwall	71
Canaux de Williamsburg :	
Canal de la Pointe-Farran	72
Canal du Rapide-Plat	73
Canal des Galops	73
do amélioration du chenal	74
Canal Murray	74
Canal Welland :	
Ligne principale, du lac Ontario au lac Erié	75
Bras de la rivière Welland	75
Canal d'alimentation de la Grande-Rivière	76
Branche de Port-Maitland	76
Canal du Sault Sainte-Marie	77
Montréal, Ottawa et Kingston :	
Description générale	78
Table des distances	78
Ecluse de Sainte-Anne	79
Canal Carillon	79
Canal Grenville	80
Haut de la rivière des Outaouais :	
Ecluse et barrage de la Culbute	80
Canal Rideau	81
Richelieu et lac Champlain :	
Description générale	82
Ecluse et barrage de Saint-Ours	83
Canal Chambly	83
Navigation de la rivière Trent :	
Description	84
Etendues navigables et non navigables	84
Canal Soulanges	86
Canal Saint-Pierre	86

CARTES.

(entre le rapport et les annexes.)

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Ecosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et partie du Maine et de Québec.
4. do do y compris Montréal.
5. Ontario-Est et partie de Québec.
6. Ontario-Ouest.
7. Nord du lac Supérieur.
8. Lac Supérieur au Manitoba.
9. Manitoba et Assiniboïa.
10. Assiniboïa et Saskatchewan.
11. Assiniboïa et Alberta aux Montagnes-Rocheuses.
12. Colombie-Britannique.

DIAGRAMME.

Canaux du fleuve Saint-Laurent.

ANNEXES.

		Page.
Annexe n° 1.	—État de la dépense durant l'exercice	1
" 2.	—Dépense totale pour la construction et l'agrandissement de chaque canal	2
	Récapitulation	13
	Perception des recettes sur chaque canal	14
	Sommaire des recettes des loyers de chutes d'eau et autres	19
	Remise de péages des canaux	21
	Dépenses et recettes des chemins de fer	21
	Récapitulation	27
" 3.	—Paiements faits sur subventions aux chemins de fer	28
" 4.	—Rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux	34
" 5.	—*Chemin de fer Intercolonial*—	
	Rapport de l'administrateur général des chemins de fer de l'Etat	61
	Relevés du comptable-chef et trésorier	65
	" de l'ingénieur en chef	74
	" du contrôleur mécanicien	82
	" du comptable mécanicien	84
	" des accidents	90
	Chemin de fer Embranchement de Windsor—	
	Rapport de l'administrateur général	96
	Relevés du comptable	97
	" de l'ingénieur en chef	100
	Chemin de fer de l'Ile du Prince-Édouard—	
	Rapport de l'administrateur général	101
	Relevés du surintendant	101
	" du comptable et auditeur	106
	" du surintendant et contrôleur-mécanicien	113
" 6.	—Canal du Sault-Sainte-Marie, rapport de l'ingénieur surintendant	121
" 7.	—Canal Soulanges " "	125
" 8.	—Canal Welland " "	129
" 9.	—Rapport de l'ingénieur surintendant intérimaire et des percepteurs sur	130
	(*a*) les canaux Lachine et Beauharnais, ligne du Saint-Laurent.	
	(*b*) l'écluse de Saint-Ours et le canal Chambly, ligne du Richelieu.	
	(*c*) les canaux de la rivière Ottawa.	
" 10.	—Canal de la vallée de la Trent, rapport de l'ingénieur surintendant	158
" 11.	—Canal Rideau do do	161
" 12.	—Rapport de l'ingénieur surintendant et des percepteurs sur	165
	(*a*) le revenu du canal de Cornwall.	
	(*b*) le revenu du canal de Williamsburg.	
	(*c*) le revenu du canal Murray.	
	Relevé des plus hauts et plus bas niveaux d'eau	177
" 13.	—Revenu du canal Murray, rapport du surintendant	179
" 14.	— " du canal de Cornwall "	180
" 15.	— " du canal Welland, rapport de l'ingénieur surintendant	185
	Plus hauts et plus bas niveaux d'eau dans le canal Welland	186
" 16.	—Revenu du nouveau canal Welland, rapport du surintendant	187
	" de l'ancien " do	197
	Plus hauts et plus bas niveaux d'eau dans l'ancien canal Welland	201

PAGE.

ANNEXE N° 17.—Revenu du canal Saint-Pierre, rapport de l'ingénieur surintendant..... 203
" 18.—Rapport de l'inspecteur en chef des péages..... 205
" 19.—Chemins de fer subventionnés en argent, rails et terres..... 207
" " par des sommes fixes pendant une séries d'années. 209
" 20.—Liste des contrats passés durant l'exercice 1892-93..... 210
" 21.—(*a.*) Chutes d'eau et autres propriétés publiques affermées sur les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice 1892-93..... 214
(*b.*) Propriétés achetées et vendues par le ministère, pendant l'exercice 1892-93..... 218
(*c.*) Conventions relatives aux subventions accordées aux chemins de fer.... 224
" 22.—Chemins de fer subventionnés par le parlement..... 226
" 23.—Comparaison des recettes et du transport de grain aux ports maritimes par les routes rivales..... 266 à 276
Taux de fret..... 277 à 281
Rapport sur le commerce de transit, etc..... 282 à 299
Tonnage de certains articles passés par les canaux de New-York..... 300
" " passés par le canal Welland..... 302
" " acquités à Buffalo et Tonawanda et passés par le canal Erié..... 304
" " acquittés à Oswego et passés par le canal Erié..... 305
" " acquittés en descendant par le canal Welland..... 306
" " passés par le canal Welland en transit entre des ports des E.-U.. 307
Tonnage des denrées végétales transportés sur les canaux Welland et de New-York et les deux principaux chemins de fer faisant de concurrence le commerce de transport à la mer. 308
Relevé du fret descendu par le canal Welland dans des navires du Canada et des Etats-Unis... 309
" des gros navires allégés à Port-Colborne..... 313
" du fret passé à l'est, du lac Erié à Montréal..... 319
" " à l'ouest, de Montréal au lac Erié..... 321
" " à l'est, par le canal Welland, de port des E.-U. à des ports des E.-U... 323
" des navires avec leurs chargements de grain partis de ports à l'ouest de Port-Colborne et allant à Montréal, quantité transbordée à Kingston et quantité laissée à Montréal..... 325
" de la quantité de grain descendue à Kingston par le canal Welland dans des navires du Canada et des Etats-Unis..... 328
" comparatif de la quantité de grain descendue à Kingston en 1891 et 1892..... 330
" de la quantité d'avoine arrivée à Montréal *via* les canaux et chemins de fer..... 330
" de la quantité de houille passée par le canal Welland..... 331
" " " par les canaux du Saint-Laurent..... 331
" de la quantité de fret descendue par le canal Welland à Montréal, quantité transportée dans des ports d'Ontario et des Etats-Unis..... 332
Récapitulation..... 342
Relevé sommaire du fret qui a payé plein péage en passant par le canal Welland..... 345
Relevé comparatif des recettes sur tous les canaux, en 1891 et 1892..... 346
" des denrées végétales et du bois passés par tous le canaux en 1891 et 1892..... 348
Statistique du trafic des canaux..... 350 à 410
Tarif..... 411 à 426

Chemins de fer et canaux.

N° des relevés.		Page
7	Canal Welland, détails du trafic, par ordre alphabétique	350
8	" trafic de plein parcours "	354
9	" trafic intermédiaire "	358
10	Canaux du Saint-Laurent, détails du trafic, par ordre alphabétique	362
11	" trafic de plein parcours "	366
12	" trafic intermédiaire "	370
13	Canaux de l'Ottawa, détails du trafic, par ordre alphabétique	374
14	Canal Chambly " "	378
15	Canal Rideau " "	381
16	Canal Saint-Pierre " "	384
17	Canaux de la vallée de la Trent " "	385
18	Canal Murray " "	388
19	Relevé du trafic sur ces canaux, suivant les classes	392
20	Relevé sommaire du trafic sur ces canaux	397
21	Relevé des péages provenant chaque mois de ces canaux	404
22	Relevé du nombre, du tonnage et du pays des navires qui ont passé par tous les canaux	406
22½	Relevé comparatif du fret passé par tous les canaux	410
23	Tarif	412

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

Annexe n° 24.—Progrès des chemins de fer depuis 1837 427
Sommaire des opérations au 30 juin 1893 428
Sommes nominales payées sur le capital 429
Aide donnée par l'Etat et les municipalités aux chemins de fer terminés ou en construction 429
Accidents survenus en 1892-93 430
Subventions en terres données par l'Etat à des chemins de fer terminés ou en construction 430
Situation des chemins de fer de l'Etat 431
N° 1. Relevé du capital à la fin de l'exercice 1892-93 439
2. " caractéristique des chemins de fer 442
3. " des différentes sortes de matériel roulant 448
4. " de l'exploitation et frais par mille 454
5. " de la description du fret transporté 459
6. " des recettes 463
7. " des frais d'exploitation 466
8. " des accidents 470
9. " des lignes appartenant à des compagnies de houille et de fer 476
10. " de l'aide donnée par l'Etat aux chemins de fer 479
Sommaire de l'aide donnée par l'Etat et les municipalités aux chemins de fer construits et en construction 494

RAPPORT

1892-93.

A Son Excellence le comte d'Aberdeen,
Gouverneur général.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,—J'ai l'honneur de présenter le rapport du ministère des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, se trouvent dans les annexes.

Ci-joint (annexes nos 1, 2 et 3) on trouvera des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère; aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, sur chacun des chemins de fer de l'État et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en ce qui concerne le gouvernement; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux qu'ont atteint les subventions payées.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Dans une annexe se trouve un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis par les compagnies de chemin de fer canadiens suivant les exigences de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer du Canada, y compris ceux de l'État.

Les faits généraux suivants qui résultent de cette compilation des relevés de l'exercice clos le 30 juin 1893, offrent de l'intérêt.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris ceux de l'État (toutes les compagnies fusionnées étant comprises en un même chiffre), était, à la date ci-dessus mentionnée, de 65. Le nombre de milles de chemins de fer terminés était de 15,320, outre 2,012 milles de voies de garage ou d'évitement. Il y avait 15,020 milles en exploitation.

Le capital versé s'élevait à $872,156,478. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevées à $52,062,397, et les frais d'exploitation à $36,616,033, ce qui

* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'État a étendu le sien jusqu'au 5 octobre 1893, et que, pour les lignes subventionnées, le rapport général contient sur certains points intéressants des renseignements qui vont jusqu'à la fin de décembre 1893.

laisse un surplus de recettes nettes de $15,426,364. Les trains ont transporté 13,618,027 voyageurs et 22,003,599 tonneaux de marchandises, et parcouru 44,385,953 milles.

DÉPENSES DES CHEMINS DE FER—COMPTE DU CAPITAL.

AVANT ET DEPUIS LA CONFÉDÉRATION.

La liste qui suit indique la somme totale, portée au compte du capital, que le gouvernement a employée à l'exécution de travaux de chemins de fer, comprenant la période avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1893:

Chemin de fer Intercolonial	$47,385,117 42
(*a*) Prolongement-Est (à 1891 inclusivement).	1,324,042 81
(*a*) Chemin de fer Oxford et New-Glasgow	1,833,114 94
(*a*) Chemin de fer Montréal et Ligne Courte Européenne (à 1891 inclusivement)	333,924 73
(*a*) Chemin de fer du Cap-Breton	3,701,113 93
(*b*) Embranchement de Carleton (à 1891 inclusivement)	88,410 48
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	3,750,565 38
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Travaux exécutés par l'Etat et transportés à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.	30,818,414 14
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Autres dépenses pour arpentages, explorations, lignes télégraphiques, le chemin Dawson, l'écluse de Fort-Frances, etc	6,639,581 43
Chemin de fer Annapolis et Digby	616,979 89
	$96,491,265 15

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Chemin de fer Canadien du Pacifique	$25,000,000 00
(*c*) Chemin de fer Canadien du Pacifique—Prolongement jusqu'à Québec	1,500,000 00
(*d*) Chemin de fer Canada-Central	1,525,250 00
(*e*) Autres chemins de fer	10,319,902 34
	$134,836,417 49

Cette somme ne comprend pas la subvention annuelle de $186,600 payable pendant vingt ans à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest; non plus que le versement annuel de la somme de $119,700 au gouvernement provincial de Québec, soit 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 concédée par l'acte 47 Vic., chap. 8 (1884), pour la ligne entre Ottawa et Québec. Le ministère des Finances s'occupe de ces deux articles de compte.

ROUTE TRANSCONTINENTALE PAR CHEMINS DE FER CANADIENS.

DE HALIFAX OU SAINT-JEAN À MONTRÉAL.

Il y a aujourd'hui un choix de quatre routes entre Halifax et Montréal, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé soit en partie soit sur tout son parcours, comme suit (les noms adoptés sont ceux des lignes principales):

(*a*) Maintenant compris dans le réseau de l'Intercolonial.
(*b*) Transporté à la corporation de Saint-Jean, N.-B.
(*c*) Sur cette somme $970,000 ont été employées à l'achat d'obligations du chemin, lesquelles furent subséquemment annulées sous l'empire de l'acte 54-55 Vic., chap. 11.
(*d*) Y compris $85,250 remboursées à la ville de Pembroke.
(*e*) Y compris la valeur des vieux rails transférés.

Route du chemin de fer Intercolonial

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis	675	
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	173	
		848

(Ou par bateau passeur de Lévis à Québec et de là par le chemin de fer du Nord, Ch. de fer C.P., 173 milles.)

Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—

Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Maine-Central jusqu'à Mattawamkeag	146	
le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal	334	
		755

Route du chemin de fer Grand-Tronc—

Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick	90	
le chemin de fer Maine-Central	224	
Total jusqu'à Danville-Junction	589	
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	270	
		859

Route du chemin de fer Témiscouata—

Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston	170	
le chemin de fer Témiscouata jusqu'à la Rivière-du-Loup	81	
l'Intercolonial jusqu'à Lévis	115	
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	175	
		814

DE MONTRÉAL À LA COTE DU PACIFIQUE.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE.—On trouvera dans le rapport annuel du département pour l'exercice 1887 un état quelque peu détaillé des affaires du gouvernement avec cette compagnie.

Ligne-mère.

		Milles.
De Québec à la Jonction Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal)		159
De Montréal (à la tête des eaux de la navigation transatlantique) à la Jonction de Saint-Martin		13
De la Jonction de Saint-Martin à Callander		331
Pour cette partie la Cie a été directement subventionnée par l'Etat, en vertu de son contrat.		
De Callander à Port-Arthur	649	
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (en face de Winnipeg)	428	
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry	1,257	
De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique	213	
		2,547
De Port-Moody à Vancouver, Burrard-Inlet		15
Total, de Montréal à Vancouver, Burrard-Inlet		2,906

Ce chemin de fer a été ouvert à la circulation d'une extrémité à l'autre le 28 juin 1886.

L'acte 41 Vic., c. 32, a approuvé et ratifié une convention portant la date du 18 avril 1888, provisoirement intervenue entre le gouvernement et la compagnie, mettant fin aux restrictions contenues dans l'article quinze du premier contrat passé pour la construction du chemin et qui empêchaient le parlement canadien pendant vingt ans d'autoriser la construction des voies ferrées au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point quelconque ou près de ce chemin, excepté celles allant dans la direction sud-ouest. Par cette convention le gouvernement s'est obligé à garantir le paiement d'un intérêt de 3½ pour 100 sur une émission d'obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de quinze millions de piastres, pendant une période n'excédant pas cinquante ans—les terres non vendues de la subvention de la compagnie, estimées à près de quinze millions d'acres, devant constituer la garantie de ces obligations. Le ministère des finances exécute en ce moment les détails. Un acte d'hypothèque en faveur de fidéicommissaires spéciaux, dont l'un est le ministre des finances, a été exécuté le 2 juin 1888, après avoir préalablement fait l'objet d'un arrêté du conseil, et cette hypothèque, qui constitue la dite garantie, couvre les terres invendues de la subvention de la compagnie s'élevant à 14,934,338 acres.

L'acte passé en 1891, 54-55 Vic., ch. 11, concernant la partie du chemin de fer du Pacifique dite chemin de la Rive-Nord, dont une valeur de $1,108,626 avait été achetée par le gouvernement pour la somme de $970,000 (partie d'une somme de $1,500,000 votée par le parlement dans le cours des années 1884-85 pour assurer au port de Québec accès pour les trains et le commerce du chemin de fer Canadien du Pacifique), et l'acquit de cette compagnie de toute créance relative à ces obligations. L'acte imposait pour condition que la compagnie passerait un acte de convention par lequel elle s'obligerait à terminer et fournir avec toute diligence les travaux et le matériel suivants, savoir :—

" Matériel roulant, y compris wagons-lits, wagons à voyageurs et à bagages, wagons-poste et à messageries, locomotives et wagons à marchandises, de qualité égale à ceux qui servent sur les autres parties du réseau ferré de la compagnie, ce qui entraînerait une dépense d'environ trois cent cinquante mille piastres ;

" Améliorations sur toute la ligne entre la Jonction Saint-Martin et la cité de Québec, de manière à rendre cette section aussi parfaite que les autres sections du Pacifique Canadien, y compris les facilités additionnelles pour les voyageurs à presque chaque station, une augmentation d'espace pour le maniement du fret, l'allongement des plates-formes et des voies de garage, de nouveaux garages pour le développement du trafic de la pierre, du bois et autres exploitations, la substitution de ponts en fer aux ponts de bois sur la ligne du chemin de fer de la Rive-Nord, et la construction des travaux spécifiques suivants :—

(1) Dans la cité de Québec :
- (*a*) Un élévateur à grain ;
- (*b*) Un hangar à farine ;
- (*c*) Les améliorations et facilités locales qui seront nécessaires pour le mouvement du trafic de cette cité ;

(2) A Trois-Rivières :
- (*a*) Un élévateur à grain;
- (*b*) Améliorations au chemin de fer de ceinture ;
- (*c*) Améliorations sur l'embranchement des Piles;

" Les dites améliorations sur la ligne entière devant entraîner une dépense d'environ trois cent mille piastres en sus de la dépense pour le matériel roulant;

" Le tout devant être complété à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux."

En exécution de cet acte et à la demande de la compagnie, un arrêté du conseil a été passé le 14 décembre 1891, exposant les faits et approuvant l'exécution d'un projet d'acte de convention par lequel la compagnie s'engageait à exécuter les travaux stipulés dans l'acte, et à y faire les dépenses suivantes, savoir :—

" Au moins deux cent mille piastres ($200,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1er jour d'avril 1893, un montant total d'au moins trois cent cinquante mille piastres ($350,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1er jour d'avril 1894, et un montant total d'au moins cinq cent mille piastres ($500,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le premier jour d'avril 1895, et un montant total d'au moins six cent cinquante mille piastres ($650,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le premier jour d'avril 1896, sauf, pour les réparations et les renouvellements dont la nécessité n'existe pas encore, un prolongement de temps que Son Excellence le gouverneur en conseil jugera à propos d'accorder."

Le 22 décembre 1891, l'acte de convention ainsi autorisé fut régulièrement signé. Les travaux sont en cours d'exécution, mais n'ont pas encore été inspectés.

Dans la convention du 20 décembre 1886, exécutée en vertu d'un arrêté en conseil du 2 de ce mois, et qui constituait la base du règlement final des matières pendantes entre le gouvernement et la compagnie avant le transfert du chemin à cette dernière, une disposition spéciale fut insérée en cas de contestations au sujet de la condition dans laquelle devait être livré l'ouvrage exécuté dans la Colombie-Britannique par le gouvernement, la compagnie l'acceptant " sujet aux changements et corrections de défectuosités, s'il y en avait, suivant les devis et les conditions des contrats, sauf les modifications faites à ces derniers par le gouvernement avant le 21 octobre 1880."*

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été instituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888. Les arbitres ont rendu leur décision, et elle a été communiquée au gouvernement en octobre 1891 : le gouvernement aura à payer $579,255 à la compagnie, qui demandait $12,000,000. Le chiffre de la sentence arbitrale représente la valeur d'ouvrages que, suivant les arbitres, le gouvernement aurait dû exécuter sur les sections du chemin construit par lui dans la Colombie-Britannique. La somme ainsi accordée sera dépensée sous la surveillance d'un officier du gouvernement, pour certaines améliorations du chemin.

Il reste encore à régler deux réclamations sans importance relatives à des rails d'acier.

Cependant, après avoir entendu la preuve, les arbitres ont jugé que ces deux réclamations sont de celles qui doivent être décidées par le ministère plutôt que par arbitrage, car il s'agit uniquement de savoir si certaines sommes, déduites de la subvention de $25,000,000 donnée à la compagnie, comme valeur des rails et attaches sur les sections du chemin de fer transférées à la compagnie en vertu de son contrat, auraient dû réellement être déduites. Dans un cas le ministère de la justice est d'opinion que la déduction faite n'a pas été juste ; et l'autre cas n'étant qu'une affaire de règlement de prix, le ministère s'en occupera.

La sentence arbitrale couvrait la somme de $202,675.20 pour travaux exécutés pendant l'arbitrage, laissant une balance de $376,580 pour exécuter les travaux

---

* Date du contrat de la compagnie.

qui restent à faire. La valeur totale des travaux ainsi exécutés depuis la date de la sentence arbitrale, 31 juillet 1891, jusqu'au 31 août 1893, suivant le rapport du fonctionnaire officiel qui en a charge, est de $437,119.76, laissant une somme de $142,-144.44 à dépenser.

Il est à remarquer que pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893, la compagnie a exploité, au Canada, 5,782 milles de chemin de fer, et que ses recettes brutes ont été de $20,795,304.66 (contre 5,537 milles de chemin et $20,789,104.17 de recettes pendant l'exercice précédent.)* Le total des frais d'exploitation s'est élevé à $12,665,587.12, laissant une recette nette de $8,129,717.54. Ces chiffres sont extraits de l'état attesté de la compagnie fourni conformément aux exigences de l'Acte des chemins de fer. (Voir *Statistique des chemins de fer*, annexe 24.)

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'État, pendant l'exercice clos le 30 juin 1893, étaient :

	Milles.	
Le chemin de fer Intercolonial.....	1,142	
do voies de quais.....	12½	
		1,154½
L'embranchement de Windsor (entretien seulement).....		32
Le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.....		211
Longueur totale		1,397½

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 675 milles de longueur.

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation. Ils sont donnés aux annexes n°s 4 et 5 par l'ingénieur en chef et directeur général, et par les contrôleurs généraux et d'autres fonctionnaires.

Les comptes du revenu général de 1892-93 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pendant le dernier exercice et le nombre de milles en exploitation.

—	Moyenne du parcours en milles.	Frais d'exploitation.	Recettes.	Profits.	Pertes.
		$ cts.	$ cts	$ cts	$ cts
Intercolonial, y compris le Prolongement-Est et les chemins de fer Oxford et New-Glasgow et du Cap-Breton...	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	.....
Windsor (recettes, un tiers du total ; frais d'entretien).....	32	16,889 95	34,316 11	17,426 16	
Ile du Prince-Edouard	211	226,422 17	162,690 42	.....	63,731 75
				37,607 75	63,731 75
Total de milles en exploitation.....	1,375	.....	Perte nette	.....	26,124 00

* Dans le rapport annuel de 1891-92, les recettes et dépenses par mille ne correspondent par aux état de cette année qui sont donnés aujourd'hui. Ceci est dû au fait qu'on a inclus dans les états de 1891-92 les droits de péage par mille de ce chemin de fer dans l'Etat du Maine.

Chemins de fer et canaux.

Les recettes brutes de toutes les voies ferrées de l'Etat, pendant le dernier exercice, accusent une augmentation de $126,112.11 sur celles de l'exercice précédent, et les frais d'exploitation une diminution de $459,968.14.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer Intercolonial passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir : Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Il se relie au Grand-Tronc à Chaudière-Junction, et au chemin de fer canadien du Pacifique à Québec (par bateau-passeur entre Lévis et Québec).

La longueur totale du chemin (y compris les voies de quais et autres pour le service des marchandises) est de 1,154½ milles.

Distance d'entier parcours :—

	Milles.
De Lévis (en face de Québec), par la voie de Saint-Joseph et de la jonction Saint-Charles (14 milles), à Halifax.....	675
De Lévis (en face de Québec), par la voie de Saint-Joseph et de la jonction Saint-Charles (14 milles), à Saint-Jean.....	578
De Lévis (en face de Québec) par la voie de Truro { à Sydney.....	827
De Lévis (en face de Québec) par la voie de Truro { Sydney-Nord..	820

Note.—A Lévis, les voyageurs font correspondance avec le chemin de fer canadien du Pacifique et avec le Grand-Tronc. Les marchandises sont transportées directement par voie de l'ancienne ligne-mère entre le raccordement de la Chaudière et celui de Saint-Charles (17 milles), au lieu de passer par la voie de Lévis, dont la longueur est de 24 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice 1892-93, il a été ajouté $296,916.58 aux dépenses à compte du capital, ce qui, au 30 juin 1893, porte à $54,246,850.23 la dépense totale (imputable sur le "capital") de tout le chemin tel que fusionné en vertu de l'acte 54-55 Vict., chap. 50 (1891).

Les nouvelles dépenses de l'exercice se sont composées des sommes suivantes : $56,934.62 pour plus vaste logement à Halifax ; $120,526.49 pour l'acquisition de propriétés à Saint-Jean ; $46,252.27 pour bateau-passeur entre Mulgrave et Pointe-Tupper ; $13,730.47 pour la division du Cap-Breton, et $16,813.06 pour poser des freins automatiques à air comprimé aux wagons à marchandises et pour chauffer les wagons à voyageurs.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'exercice se sont élevées à $3,065,689.09, et les dépenses à $3,045,317.50, soit un surplus de $20,181.59 de recettes sur les dépenses.

Les dépenses ont été de $394,059.50 moindres que pendant l'exercice précédent. Comparaison faite avec ce dernier, le service des voyageurs a produit $1,002,912.76, augmentation de $41,484.80 ; le service des marchandises a donné $1,868,823.84, augmentation de $65,294.81 ; le service de la poste et divers autres ont produit $193,762.51, augmentation de $13,227.51 : augmentation totale, $120,057.12.

La valeur du matériel, y compris le combustible et les rails d'acier en magasins, était, à la clôture de l'exercice, de $502,127.66.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

En comparant les opérations du dernier exercice avec celles du précédent, les résultats suivants offrent de l'intérêt:—

Le nombre de voyageurs a été de 1,292,878. Les opérations de plein parcours accusent une augmentation de 4,968 voyageurs, mais le total a diminué de $9,822, laissant une diminution absolue de 4,854 dans le nombre des voyageurs. D'un autre côté, le service des marchandises, se chiffrant par 1,388,080 tonneaux, s'est composé d'une augmentation de 279,845 tonneaux dans le transport local et d'une diminution de 156,340 tonneaux dans le transport de plein parcours, soit une diminution totale de 123,505 tonneaux dans le transport général. Il a été transporté 856,913 barils de farine, diminution de 97,102; 1,514,619 boisseaux de grain, diminution de 2,262,058 boisseaux, comparée avec l'exercice précédent qui avait été tout à fait exceptionnel; 352,975 boisseaux ont été expédiés d'Halifax. Il a été transporté 181,711,013 pieds de bois, augmentation de 5,736,673 pieds. Il y a eu aussi une augmentation de 5,480 dans le nombre de têtes de bétail, dont 93,369 ont été transportées sur la ligne. Il a été transporté 543,296 tonnes de houille provenant des houillères de la Nouvelle-Ecosse, augmentation de 109,490 tonnes,—dont 402,653 étaient pour les stations locales, et le reste, 140,643 tonnes, a été transporté à l'ouest *via* Saint-Jean et la Chaudière, augmentation de 99,278 tonnes. De sucre brut 10,137 tonneaux, diminution de 11,500 tonneaux, ont été transportés; il n'en a pas été transporté à l'ouest de la Chaudière, tandis que pendant l'exercice précédent 11,102 tonneaux étaient allés à l'ouest. De sucre raffiné il a été transporté 22,623 tonneaux, diminution de 10,098 tonneaux soit à l'ouest ou pour le trafic local. De poisson frais il a été transporté 6,898 tonneaux, augmentation de 3,238, et de poisson salé 7,249 tonneaux, augmentation de 2,486.

On a poussé l'application des freins automatiques à air comprimé aux wagons à marchandises, et le chauffage des wagons à voyageurs au moyen de la vapeur fournie directement par la locomotive; il y a maintenant 747 wagons à marchandises pourvus de ces freins, et 200 wagons à voyageurs chauffés de cette façon.

Des rails d'acier de 67 livres à la verge, plus pesants que les anciens, ont été posés sur trente milles de voie.

Toutes les réparations nécessaires ont été faites aux ponts, quais, bâtiments et constructions de la ligne, et le chemin en entier, ainsi que le matériel roulant, ont été entretenus en bon état. On trouvera les détails de ces travaux dans le rapport de l'ingénieur en chef, p. 74.

Les docks et ponts de transfert, le bateau-passeur à vapeur et les barges affectées au passage des trains entre Mulgrave et Pointe-Tupper, ont été construits, et les marchandises en wagons sont maintenant transportées par ce service de passage à travers le détroit. Les trains de voyageurs seront traversés de la même façon en 1894; en attendant les voyageurs sont transportés par le bateau-passeur. Comme l'année précédente, il est tombé très peu de neige durant l'hiver, et il s'en est suivi moins de dépenses.

L'administration plus économique du chemin a eu pour résultat, pour la première fois en neuf ans, un solde au profit de l'Etat, et cela, sans diminuer en aucune manière l'excellence du service. Pendant le dernier exercice 1,142 milles ont été exploités avec une dépense de plus d'un demi-million de dollars de moins que l'exploitation de 971 milles avait coûté en 1889-90.

Chemins de fer et canaux.

On trouvera dans les rapports de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, de l'administrateur général et d'autres fonctionnaires de l'Intercolonial, plusieurs intéressants tableaux statistiques et comparatifs, ainsi que d'autres renseignements détaillés. (*Voir* Annexe 5, p. 61.)

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur et va de la Jonction Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne depuis vingt et un ans en vertu d'une convention portant la date du 21 septembre 1871. La compagnie paie tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

Le 19 novembre 1892, un arrêté du conseil a été rendu, lequel autorise, pendant un autre terme de vingt et un ans, des arrangements avec la compagnie qui sont pratiquement les mêmes que ceux de la convention de 1871, et en conséquence la convention a été signée le 13 decembre 1892.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Intercolonial, dont les principaux officiers sont chargés de ce soin.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1893 :—

Recettes au crédit de l'embranchement, un tiers des recettes brutes	34,316.11
Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art	16,889.95
Profit de l'Etat	17,426.16

La somme revenant à l'Etat, comme sa part des recettes, a été de $807.27 de plus que pendant l'exercice précédent, et sa part de déboursés pour l'entretien a été de $2,624.42 moindre.

Ce chemin a été entretenu en bon ordre. On trouvera les détails aux annexes. (*Voir* annexe 5, p. 96.)

EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

Ce chemin part de Fairville, où il se raccorde à la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et va à Carleton, sur la rive sud du port de Saint-Jean, distance de $3\frac{68}{100}$ milles.

L'acte 54-55 Vic., ch. 15, a autorisé la vente de ce chemin à la ville de Saint-Jean pour la somme de $40,000. Le 20 mai 1891 fut passé un arrêté du conseil autorisant la conclusion des arrangements relatifs au transfert, et l'acte de transfert à la cité de Saint-Jean fut exécuté le 3 septembre 1892. En vertu des stipulations de cet acte, le chemin est affermé pour un terme de 999 ans. Le contrat a été confirmé par l'acte de 1893, 56 Vic., ch. 6.

CHEMIN DE FER DIGBY ET ANNAPOLIS.

Ce tronçon du chemin de fer des Comtés de l'Ouest a été terminé par le gouvernement et passé à la compagnie pour l'exploitation le 27 juillet 1891. A la clôture de l'exercice 1892-93, les dépenses se chiffraient par $616,979.89.

La construction de ce chemin a été exécutée par le gouvernement sous autorisation de l'acte 52 Vic., ch. 8 (1889), un crédit de $500,000 accordé à certaines condi-

tions par l'acte 50-51 Vic., ch. 25, en subvention, ayant été par acte spécial déclaré disponible à cette fin, et d'autres crédits spéciaux ayant été votés en sus pour les autres paiements à faire.

Le 10 novembre 1893 fut rendu un arrêté du conseil autorisant le transfert de ce chemin à la Compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

On trouvera sous le titre "Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest," à l'article concernant les chemins de fer subventionnés, de plus amples renseignements à ce sujet.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.	
De Souris à Tignish	168	
De Mount-Stewart à Georgetown	24	
De Charlottetown à Royalty-Junction	5	
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	13	
D'Alberton au quai de Cascumpec	1	
		211

Ce chemin a été pour la première fois ouvert au commerce le 12 mai 1875.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin et de son équipement imputable sur le compte du capital à la fin de l'exercice 1891-92, était de $3,750,081.38, et les dépenses du dernier exercice ont été de $484, faisant un total de $3,750,565.38.

COMPTE DU REVENU.

Au compte du revenu, les recettes brutes se sont élevées à $162,690.42, et les dépenses à $226,422.17, soit un excédant de $63,731.75 des dépenses sur les recettes.

Comparées à celles de l'exercice précédent, les recettes brutes accusent une augmentation de $5,257.73. Le chemin a transporté 132,111 voyageurs, diminution de 7,278, produisant $67.445.41; 56,718 tonneaux de marchandises, augmentation de 5,653, produisant $76,347.51; et les recettes provenant du service de la poste et de divers autres services se sont élevés à $18,897.50, soit une augmentation de $2,397.25.

Comparées avec celles de l'exercice précédent, les dépenses ont été de $63,284.21 moindres.

Les frais de parcours des trains a été de 98·35c. par mille, diminution de 19·84c.; et par mille de chemin de fer, $1,078.20, diminution de $301.85.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été 17,410 en moins, par les convois 14,895 milles en moins, et par les wagons 67,890 milles en moins.

La valeur des approvisionnements en magasin, à la clôture de l'exercice, était de $92,400.51.

La voie et le matériel roulant ont été bien entretenus.

Les détails des opérations se trouvent à l'annexe 5, p. 101.

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, et entre Charlottetown et Pictou, et en hiver par le steamer *Stanley* construit *ad*

hoc, et qui voyage entre Georgetown et Pictou et entre Charlottetown et Pictou. It y a aussi un service de chaloupes à patins qui établit communication avec le Cap-Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin sur la terre ferme à une distance de neuf milles. De là le raccordement est fait avec le chemin de fer Intercolonial à Sackville, à quarante milles environ, par la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard. Ce service de chaloupes à patins est fait par le département de la marine, et des trains *ad hoc* transportent les malles et les attendent au Cap-Traverse, chaque fois que le département des postes le demande.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

NOTE.—Les numéros entre crochets après le titre de la compagnie se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement (annexe 22, p. 226).

Pour ce qui est des lignes de chemins de fer subventionnées par l'État, on verra par ce qui suit les progrès qui ont été faits en ce qui regarde le gouvernement. Il n'est ici question que de lignes et de compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 21 décembre 1893.

Depuis que l'État a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin :—

Exercice	1883–84,	terminé le 30 juin	1884	$ 208,000 00
do	1884–85	do	1885	403,245 00
do	1885–86	do	1886	2,171,249 00
do	1886–87	do	1887	1,406,533 00
do	1887–88	do	1888	1,027,041 92
do	1888–89	do	1889	846,721 83
do	1889–90	do	1890	1,491,595 72
do	1890–91	do	1891	1,079,105 87
do	1891–92	do	1892	1,061,615 93
do	1892–93	do	1893	624,794 07
				$10,319,902 34
A ajouter les paiements faits entre le 30 juin et le 31 décembre 1893.....				551,671 30
Total jusqu'au 31 décembre 1893.....				$10,871,573 61

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas compris dans ce qui précède, non plus que la subvention donnée au Canada-Central, ni celle donnée au gouvernement de Québec par la ligne d'Ottawa à Québec, les avances faites sur hypothèques à la Compagnie de pont de Saint-Jean, à la Compagnie du chemin de fer Albert, et à la Compagnie de pont de Frédéricton et Sainte-Marie, non plus que la subvention annuelle payable pendant vingt ans à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest. Le ministère des finances s'occupe de ces affaires.

Le nombre total des compagnies auxquelles des paiements ont été faits à compte des subventions, jusqu'au 31 décembre 1892 (avec les exceptions qui précèdent), est de 69.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas

encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1892.

Un relevé de ces déboursés se trouve à l'annexe 3, page 28.

Compagnie de chemin de fer Albert-Sud.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer Atlantique et Nord-ouest.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

(*Voir* no 6, 42 et 158.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par acte provincial 54 Vict., ch. 53.

L'acte 47 Vic., chap. 8, autorisait la dépense des $300,000 (crédit voté de nouveau durant la session de 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial, de Métapédiac vers Paspébiac, sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépense autorisée par le parlement, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédiac à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888,—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vict., chap. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à $3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de $320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 milles de cette distance, le contrat passé avec la compagnie le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les $3,200 par mille applicables à la première section de 20 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférés à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle,—faisant pour la dite section une subvention de $6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement ; les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Victoria, chap. 17 ; la date de l'achèvement du chemin fut fixée par l'acte au 1er décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., chap. 3, a accordé à la compagnie le solde de $244,500, resté impayé sur la subvention mentionnée dans l'acte 49 Vict., chap. 17.

Le même acte transférait à la section du 40e au 70e mille la subvention applicable aux 30 milles entre le 70e et le 100e mille, et portait la subvention pour cette première section aussi à $6,400 par mille. La compagnie entreprit de construire

sans subvention la section du 70e au 100e mille, et a déposé en garantie des effets pour une valeur de £83,000 sterling.

Par un arrêté du conseil du 14 juin 1888, la date fixée pour l'achèvement a été remise au 1er janvier 1890, pour les fins de la subvention.

A la date du 1er juin 1891 a été passé un arrêté du conseil approuvant le tracé de la section entre le 60e et le 80e mille, et le 26 octobre 1891 a été présentée au département copie d'un contrat passé par la compagnie pour la construction de cette section du chemin.

L'acte 54-55 Vic., chap. 97 (1891), constituait la compagnie en corporation fédérale, et le temps stipulé pour l'achèvement de son chemin était prolongé comme suit pour les fins de la subvention, savoir, jusqu'au 30 septembre 1893 pour la partie prenant fin à Paspébiac, et jusqu'au 30 septembre 1895 pour celle qui va au bassin de Gaspé.

Suit un aperçu des crédits votés et des paiements faits au compte de cette subvention :—

Subvention originaire, accordée en 1883, $3,200 par mille, pour 100 milles	$320,000	
Crédit spécial, 1885	300,000	
		$620,000

Etat actuel :

De 0 à 20—20 milles	(crédit spécial)	$300,000
20 à 40—20	$6,400 par milie	128,000
40 à 70—30	6,400 do	192,000
70 à 100—30	Nil	
		$620,000
Total des paiements faits à la fin de l'exercice 1889-90 pour une distance de 60 milles jusqu'à la rivière Grande-Cascapédia		524,175
Solde		$ 95,825

Il n'a pas été fait de paiements pendant le dernier exercice ; mais subséquemment il a été payé $31,825—ce qui, au 31 décembre 1893, portait le total des paiements, pour 70 milles de chemin de fer, à $556,000.

Compagnie de chemin de fer de Jonction de Beauharnois.

(*Voir* nos 102 et 302.)

L'acte des subventions aux chemins de fer, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $96,000 en faveur de la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1887, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés, approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, $19\frac{60}{100}$ milles. A la fin de l'exercice 1889-90 on avait payé $58,900.

En vertu de l'acte 56 Vict., chap. 2 (1893), le solde de $3,500 a été voté à nouveau, mais au 31 décembre il n'a pas été fait d'autres paiements.

Compagnie de chemin de fer Belleville et North-Hastings.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89).

Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

(*Voir* nos 48, 181, 193, 240 et 267).

L'acte 48-49 Victoria, chap. 59 (1885), accordait une subvention, n'excédant pas $128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville et Wesport, environ 40 milles, de la ligne du chemin de fer Brockville, Wesport et Sault-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886,—le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de $45,000 a été payée. Le reste de la subvention dont le privilège ne s'étendait qu'au 16 août 1889 a été accordé de nouveau par l'acte 53 Vic., chap. 2 (1890).

L'acte 53 Vic., chap. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention dont le montant ne devait pas dépasser $64,000 pour 20 milles de chemin de fer entre Newboro' et Palmer's-Rapids. A cette subvention l'acte 54-55 Vic., chap. 8, en a substitué une autre du même montant pour la même distance de 20 milles, mais "commençant à un endroit situé à Newboro' ou dans le voisinage et allant jusqu'à Palmer's-Rapids," les paiements devant se faire à l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit: de Newboro' à Westport, 4 milles; et de Westport à Palmer's-Rapids, 16 milles.

Par l'acte des subventions aux chemins de fer 55-56 Vic., chap. 5 (1892), les sommes impayées accordées par 52 Vic., et 53 Vic., ont été votées de nouveau.

A la clôture de l'exercice 1891-92 il avait été payé $105,200. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1893.

Compagnie de chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié.

(*Voir* n° 104.)

L'acte 50-51 Vic., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention de $57,000 à cette compagnie pour 18 milles de son chemin de fer à partir de Brantford jusqu'à Hagersville ou Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford. Un arrêté de la même date approuvait le tracé, dont la distance est de 16¾ milles. A la clôture de l'exercice 1890-91 les paiements s'élevaient à $52,810; le montant de la subvention applicable était de $53,600. Cette compagnie est aujourd'hui fusionnée avec celle du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, l'acte de fusion ayant été approuvé par un arrêté du conseil rendu le 16 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton.

(*Voir* nos 65, 101 et 248.)

L'acte 49 Vic., chap. 10 (1886), autorisait une subvention n'excédant pas $96,000 pour la construction d'une voie ferrée d'environ 30 milles de long devant raccorder Bouctouche, N.-B., au chemin de fer Intercolonial à Moncton ou près de là.

La distance entre les deux endroits nommés étant réellement de 32 milles, l'acte 50-51 Vic., chap. 24, accordait une nouvelle somme de $6,400 pour deux autres milles, ce qui a porté la totalité de la subvention à $102,400.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 septembre 1886, une convention portant la date du 14 du même mois a été passée avec la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton pour l'exécution de cette entreprise. Dans le cours de l'exercice de 1890-91 une somme de $1,600.43 a été payée, ce qui porte le total à $67,020. Au 31 décembre 1893 il n'avait rien été payé de plus.

Par l'acte de 1892 le solde des subventions mentionnées plus haut fut voté de nouveau, et un arrêté du conseil rendu le 16 décembre 1893 autorisa la conclusion d'un contrat pour l'achèvement des travaux.

Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.

(*Voir* n° 243.)

L'Acte des subventions 55-56 Vic., chap. 5 (1892), autorisait une subvention limitée à $80,000 pour la construction de 25 milles d'un chemin de fer partant de Revelstoke, ou près de là, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant à la tête du lac de l'Arc.

Le 24 octobre 1893, un contrat a été conclu avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique pour l'exécution de cette entreprise, dont l'achèvement est fixé au 1er août 1896. Les plans du tracé ont été approuvés.

Compagnie de chemin de fer de Caraquette.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick-Central.

(*Voir* nos 40, 143, 156 et 205.)

Par l'acte 47 Vic., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central, à partir du la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Morton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli par l'Acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889).

Le 1er décembre 1890 un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'Acte des subventions de 1889, la limite de la subvention étant de $128,000; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4½ milles, dont la

limite était de $14,000, autorisée par l'acte 53 Vic., ch. 2, ce qui portait la subvention totale à $142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44½ milles. Les travaux devaient être finis le 31 décembre 1891.

L'acte 51 Vic., ch. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer, pour une valeur de $83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham (chemin de fer que la Compagnie du chemin de fer Central a acquis; la vente ayant été approuvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887); l'octroi portait pour condition que ces rails devaient d'abord être remplacés par des rails d'acier. Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer, et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

A la clôture de l'exercice 1891-92, il avait été payé, y compris la valeur de ces rails, $159,251.54. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(*Voir n° 5.*)

Le 3 février 1882, cette compagnie (qui avait été constituée en corporation la même année par l'acte 45 Vic., ch. 76) offrit au gouvernement de construire un chemin de fer pour le transport des navires par terre à travers l'isthme de Chignectou, depuis Tidnish, sur la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, jusqu'à ou près l'embouchure de la rivière Laplanche, dans la baie de Fundy, et par l'acte 45 Vic., ch. 25, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $150,000 par année pendant 20 ans, pour aider cette entreprise.

Cependant, rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie; cette convention, sujette à l'approbation du parlement, fut exécutée le 4 mars 1886. Aux termes de la dite convention, la subvention payable sera de $170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprise à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie, $5,500,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année, la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement.

Par un acte spécial, 49 Vic., ch. 18 (1886), cette convention a été confirmée et ratifiée.

Par un autre acte spécial, 51 Vic., ch. 5 (1888), le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prorogé jusqu'au 1er juillet 1890, avec une nouvelle prorogation de 24 mois, mais sujette à une amende.

La compagnie a soumis des plans, et ceux-ci ont été approuvés par arrêté du conseil. Comme il a été dit l'année dernière, les progrès ont été rapides, et on s'attendait d'abord que les travaux seraient terminés de bonne heure en 1892. Ils ont cependant été suspendus pendant un certain temps, par suite d'embarras financiers, paraît-il.

L'acte 54-55 Vic., ch. 12 (1891), a prolongé le temps fixé pour l'achèvement des travaux jusqu'au 1er juillet 1893, et abrogé les dispositions pénales de l'acte 51 Vic., ch. 4.

L'acte 55-56 Vic., ch. 37 (1892), autorisait la compagnie à émettre de nouvelles obligations hypothécaires jusqu'à concurrence de £350,000 sterling, et par un arrêté du conseil du 9 juillet 1892 promesse a été faite de recommander au parlement de prolonger les délais jusqu'au 6 juillet 1894, pourvu que les travaux fussent en cours et que le capital nécessaire à leur achèvement fût reçu. Cependant, il n'a été rien fait dans ce sens.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Colombie et Kootenay.

(*Concédée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la Cornwallis.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de Cumberland.

(*Voir* n° 124.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention de $44,800 a été accordée à cette compagnie pour 14 milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près d'Oxford.

Sur sa demande, la compagnie a été admise à passer contrat le 12 avril 1888, en vertu d'un arrêté en conseil du 12 mars, avec engagement de terminer les travaux pour le 1er août 1891. La somme de $10,450 a été payée dans le cours de l'exercice 1890-91, ce qui porte à $39,850 la total payé. Il n'a rien été payé depuis, à venir jusqu'au 31 décembre 1893.

Compagnie de chaux du Canada.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie de houille du Canada.

(N° 262.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte 56 Vict., chaps. 145 et 146 de la Nouvelle-Ecosse. Par l'acte 55-56 Vict., chap. 5 (1892), une subvention, limitée à $89,600, a été autorisée pour 28 milles d'un chemin de fer destiné à compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, Cap-Breton.

Un arrêté du conseil portant la date du 7 novembre 1893, autorisant la conclusion d'un contrat avec la compagnie ci-dessus pour la construction du chemin depuis un point donné à un demi mille-au nord-ouest de Bridgeport jusqu'au havre de Louisbourg; les plans du tracé furent aussi approuvés. Au 31 décembre 1893, aucun paiement n'avait été fait à compte de la subvention.

Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

(*Voir* nos 99, 175 et 124.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention ne dépassant pas $96,000 a été accordée à la Compagnie de chemin de fer du comté de Drummond pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P.Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, contrat fut passé avec la compagnie, le 1er décembre 1887, pour la construction d'une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummondville, jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, devant être terminée le 1er août 1891.

Le 2 mai 1889, la compagnie a été admise à passer contrat pour le reste (17½ milles) des 30 milles subventionnés.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $14,400 pour 4½ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent; et la compagnie fut admise à passer contrat le 21 janvier 1890.

L'acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $76,800 pour 24 milles du chemin de fer de cette compagnie depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie. Le 2 février 1891 la compagnie a été admise à passer contrat pour ces travaux.

Dans le cours de l'exercice il a été payé à cette compagnie la somme de $13,435, ce qui portait à $195,840 le total payé à la compagnie le 31 décembre 1893.

Compagnie de chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.

(*Voir* Rapports annuels de 1885-86 et 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer Erié et Huron.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaimo.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie de pont Frédéricton et Sainte-Marie.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental.

(*Voir* nos 88, 114, 174, 213, 235 et 296.)

Par l'acte 49 Vic., chap. 10, autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas $32,000 pour la construction d'un chemin de fer de 10 milles, de Yamaska à la rivière Saint-François, Québec; et la Compagnie du chemin de fer *Great-Eastern* ayant fait une demande à cet effet et démontré d'une manière satisfaisante qu'elle pouvait exécuter l'entreprise, contrat fut passé avec elle le 21 octobre 1886, sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 9 du même mois; les travaux devant être terminés le 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire $19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

Par l'acte 50-51 Vic., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas $96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand-Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Au cours de l'exercice, la somme de $16,300 a été payée sur cette subvention de $96,000 pour les 6.66 milles de chemin depuis la rive est de la rivière Nicolet jusqu'à la ligne du Grand-Tronc à Saint-Grégoire.

L'acte 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour une nouvelle longueur de 20 milles à partir de Saint-Grégoire. Cette subvention a été de fait votée de nouveau par l'acte 56 Vic., chap. 2 (1893).

Autorisation a été donnée de conclure un contrat pour cette entreprise, mais le contrat n'est pas encore signé.

L'acte 53 Vic., chap. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de deux ponts, l'un sur la rivière Nicolet et l'autre sur la rivière Saint-François, jusqu'à concurrence de $37,500. Le 20 juin 1891, la compagnie a signé un contrat pour l'entreprise. Au cours de l'exercice, la somme de $4,845 a été payée pour travaux sur le pont de Nicolet.

L'acte des subventions 54-55 Vic., chap. 8, a autorisé le paiement du solde impayé ($79,700) de la subvention accordée par l'acte 50-51 Vic., chap. 26, et qui s'était éteinte, pour un chemin de fer allant de la rivière Saint-François au chemin de fer Arthabaska à Saint-Grégoire.

Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1893. La somme totale payée à la compagnie se chiffre par $40,345.

Compagnie du chemin de fer Grand-Nord.

(*Voir* nos 33, 37, 72, 79, 154, 215, 231, 308 et 309.)

Par l'acte 37 Vic., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin qui devait être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885, il fut payé $25,088 pour 7·84 milles.

Par l'acte 49 Vic., chap. 10 (1886), une subvention n'excédant pas $57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie de chemin de fer Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat passé le 19 août suivant comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890.

Par l'acte 49 Vic., chap. 10, une subvention ne dépassant pas $22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Québec, 7 milles. La compagnie ci-dessus a demandé cette subvention ; mais aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vic., chap. 2, et à la date du 8 octobre 1890, contrat a été passé pour l'exécution des travaux, dont l'achèvement était fixé au 1er août 1891. Le chemin a été terminé et ouvert au public en janvier 1892.

L'acte 53 Vic., chap. 2 (1890), a autorisé une subvention pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois.

L'acte 54-55 Vic., ch. 7 (1891), a autorisé le paiement de la somme de $28,100, restée impayée sur la subvention accordée en 1886.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement de la somme de $25,600, restée impayée sur la subvention accordée en 1891.

En vertu du même acte, une subvention n'excédant pas $48,000 a été donnée à la compagnie pour la construction de 15 milles de son chemin à partir de Montcalm

jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Vic., ch. 2.

Il n'a pas été fait de paiements pendant le dernier exercice, ni subséquemment, et le total de ceux qui ont été faits à la compagnie jusqu'au 31 décembre 1893, s'élève à $78,688.

Compagnie du chemin de fer Guelph-Junction.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie de chemin de fer d'Hereford (ci-devant Cie d'Embranchement d'Hereford).

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Intercolonial.

(*Voir* Rapports annuels de 1887-88 et 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa.

(*Voir* nos 24, 159 et 30.)

Par l'acte 46 Vic., ch. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa reçut une subvention ne devant pas dépasser $160,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1889, contrat fut passé avec la compagnie le 19 août 1886.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 février 1887, $15,000 ont été payées. Le solde impayé, $145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), puis encore par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

Une somme de $17,000 a été payée pendant le dernier exercice, et une autre de $32,000 depuis, ce qui porte à $64,000 le total des paiements faits au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.)

Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembrooke.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit.

Ci-devant la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Détroit, nom changé par l'acte fédéral 54-55 Vic., ch. 88 (1891).

(*Voir* n° 241.)

Cette compagnie, sous son ancien nom, a reçu une subvention de $118,400, dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1889-90.

Par l'acte 56 Vic., ch. 50, la fusion des deux compagnies fut confirmée.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention jusqu'à concurrence de $224,000 pour 58 milles d'un chemin de fer entre Cedar-Creek et Ridgetown, au lieu des subventions précédentes.

Le 20 décembre 1892, un contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise subventionnée comme ci-dessus et couvrant les 58 milles, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1894.

Au 31 décembre 1893, il n'avait pas été fait de paiements.

Compagnie du chemin de fer de L'Assomption.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue.

(*Voir* nos 55, 84, 119, 122, 169, 216, 278 et 282.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devait pas dépasser $25,000 pour une distance de 8 milles. Le 25 novembre 1885 contrat fut passé pour la construction de 6 milles, à terminer pour le 1er janvier 1887.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans l'article 2 de l'acte 49 Vic., ch. 10, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 juillet 1886, et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la "Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue."

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une nouvelle subvention de $6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée,—la subvention totale restant toutefois au même chiffre, $31,600.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une subvention de $33,600 fut autorisée pour 10½ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa. Le contrat pour cette subvention a été passé le 27 juin 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention ne dépassant pas $48,000 pour 15 milles à partir de la station Mattawa, sur le C.C. P., en allant vers le Long-Sault, ou *vice versa*.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne dépassant pas $64,000 pour 20 milles à partir de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 52 Vic., ch. 3.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise d'accorder à cette compagnie, à la place des subventions qui précèdent de 1889 et 1890, une subvention ne dépassant pas $112,000 pour 36 milles de son chemin à partir de Mattawa jusqu'au Long-Sault.

Le même acte accorde une subvention à la compagnie pour 15 milles de son chemin à partir du Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, et 15 pour 100

de la valeur d'un pont en bois (en chevalets) sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, mais de pas plus de $15,000 et ne dépassant pas en tout $63,000.

Le 31 août 1893 un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la section entre Mattawa et les rapides du Long-Sault, suivant les conditions de la subvention de 1892. Le tracé a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 septembre 1893.

Au cours de l'exercice 1888-89 la somme de $26,360 a été payée à la compagnie, ce qui porte le total payé à $52,760. Il n'avait été rien payé de plus au 31 décembre 1893.

L'acte spécial 54-55 Vic., ch. 94 (1891), a donné à la compagnie le pouvoir de céder ou louer son chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et aussi de prolonger le chemin jusqu'à la tête du lac Témiscamingue; les travaux devant être terminés pour le 10 juillet 1896. Le chemin est aujourd'hui contrôlé par la Compagnie du Pacifique.

Compagnie de chemin de fer Lotbinière et Mégantic.

(*Voir* n° 253.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 52 Vict., ch. 89 (1889), pour la construction d'un chemin de fer partant de l'église (ou près de là) de Saint-Jean-des-Chaillons, dans le comté de Lotbinière, et allant à Glen-Lloyd, dans le comté de Mégantic.

Par l'acte 55–56 Vict., ch. 5 (1892), une subvention jusqu'à concurrence de $48,000 fut autorisée pour 15 milles d'un chemin de fer allant de Saint-Jean-des-Chaillons à Glen-Lloyd.

Le 17 juillet 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise ainsi subventionnée.

Au 31 décembre 1893, il n'avait été fait aucun paiement.

Compagnie de chemin de fer et de Colonisation de Brantford.

(*Voir* nos 245 et 310.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 53 Vict., ch. 107 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point donné sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le chemin de fer Montréal et Occidental, soit de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de là, et allant à Montford, et pour la continuation du chemin jusqu'à un point donné sur la rivière Rouge, dans le township d'Arundel.

L'acte fédéral 55–56 Vict., ch. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention à cette compagnie jusqu'à concurrence de $67,200 pour 21 milles d'une voie ferrée allant de Lachute, Saint-Jérôme ou de Saint-Sauveur, ou près de là, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, à Montford.

L'acte 56 Vict., ch. 2 (1893), a confirmé cette subvention, avec une addition fixant la largeur de la voie à " trois pieds."

Le 16 mai 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de 21 milles de chemin de fer de Saint-Jérôme à Montford et à l'ouest, le chemin devant être terminé pour le 1er septembre 1895.

Au 31 décembre 1893, aucune part de la subvention n'avait été payé.

Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain.

(*Voir* nos 51, 125, 136 et 247.)

Par l'acte 48-49 Vic., chap. 59, une subvention ne dépassant pas $30,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee. Le chemin a été terminé et la subvention payée au cours de l'exercice 1885-86.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une nouvelle subvention ne dépassant pas $64,000 a été octroyée à la compagnie, et le 25 janvier 1888, contrat fut passé pour la construction d'une ligne depuis Fort-Covington jusqu'à Massena-Springs.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), a autorisé une nouvelle subvention de $9,600 pour trois autres milles, ce qui porte le total à $73,600.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise le paiement des $15,000 qui restaient des subventions accordées en 1887 et 1888.

La ligne allant de Fort-Covington à Massena-Springs a été terminée, et au cours du dernier exercice la somme de $15,100 a été payée, ce qui portait le total des paiements à $103,600 jusqu'au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé.

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer de Montréal et Sorel.

(*Voir* nos 47 et 210.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, une subvention n'excédant pas $72,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 octobre 1885, contrat fut passé avec cette compagnie le 14 du même mois, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 10 novembre 1886, la compagnie a reçu différents paiements, formant un total de $69,922. Le chemin, qui a 44·67 milles de long, est terminé, sauf quelques travaux pour l'achèvement desquels $1,550 ont été retenues. Aucun autre paiement n'a été fait, et le reste de la subvention est devenu périmé le 1er août 1889.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), autorise une subvention de $40,000 pour la réparation de ce chemin. Les travaux ont été entrepris par la compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, et sont poussés conformément aux directions du département et sous l'inspection de ses ingénieurs. Au cours de l'exercice de 1890-91 on a payé sur cette subvention la somme de $17,116.07, ce qui porte le total des paiements ainsi faits à $23,835.57, et le total des paiements à la compagnie à $93,757.57. Aucun autre paiement n'a été fait à venir jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental.

(*Voir* nos 78 et 206.)

L'acte des subventions de 1886, 49 Vic., ch. 10, autorise une subvention, substituée à celles préalablement autorisées, à la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental pour 70 milles du chemin de la dite compagnie dans la direction du nord-ouest vers le Désert, province de Québec, la dite subvention étant de $5,161 par mille, et ne devant pas excéder en tout $361,270.

A cette subvention il en a été substitué une autre par l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), en autorisant spécialement le paiement pour certaines sections de moins de 10 milles y nommés.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 4 juin 1888, contrat a été passé avec la compagnie, le 6, pour les travaux. Tout le chemin de fer, pour les 70 milles subventionnés, de Saint-Jérôme à un point donné au delà de Lachute et Iroquois, a été terminé. Au cours du dernier exercice, il a été fait des paiements jusqu'à la concurrence de $133,388, et subséquemment pour une autre somme de $106,350, ce qui portait à $348,134 le total des paiements faits à cette compagnie au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.)

(*Non changé par* 53 *Vic., ch.* 58.)

(*Voir* nos 97, 186 et 237.)

L'acte des subventions de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention de $96,000 en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil à Hawkesbury.

Le 11 février 1889, contrat a été passé avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil. La date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 1er août 1891.

Le 4 octobre 1890, la compagnie a été autorisée à ouvrir à la circulation la partie de son chemin qui va de Vaudreuil à Rigaud, 16 milles.

L'acte 43 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention de $96,000 pour une nouvelle longueur de 30 milles en allant vers Ottawa. Un projet de contrat pour cette subvention a été approuvé par arrêté du conseil le 21 septembre 1891, mais le contrat n'a pas encore été signé.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement du solde de $46,040 de la subvention votée en 1887.

En septembre 1892, après inspection, permission fut donnée de livrer à la circulation la partie du chemin entre Vaudreuil et Pointe-Fortune, 23½ milles.

La compagnie n'a rien reçu de la subvention pendant le dernier exercice, mais subséquemment la somme de $23,640 lui a été payée, ce qui porte le total des paiements à $73,600 jusqu'au 31 décembre 1893. Ce chemin de fer a été affermé à perpétuité à la Compagnie du Pacifique.

Compagnie de chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer *Kingston, Napanee et Occidental*, par l'acte 53 Vic., ch. 62.)

(*Voir* nos 13, 27, 57, 94, 107, 166, 256 et 273.)

En 1883, le parlement autorisa une subvention de $89,600 à cette compagnie, pour son chemin de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, ou $70,406 en totalité, pour un prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridge-

water. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 16 milles." Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), qui accordait une subvention de $70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de fer de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin jusqu'à Tweed.

A la date du 25 juillet 1888, un arrêté du conseil autorisa la conclusion d'un contrat et approuva les plans du tracé entre Tamworth et Tweed, 20 milles. Le 31 juillet 1888 fut signé le contrat qui couvrait les deux subventions.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention à cette compagnie pour 7 milles du chemin de la dite compagnie de Yarker à Harrowsmith, ainsi qu'une subvention à une compagnie pour trois milles de chemin de fer de Harrowsmith à Sydenham, le total étant de $32,000. A la date du 4 septembre 1889, la compagnie fut admise à passer contrat pour 3 milles, et à la date du 26 décembre pour 6¾ milles, à partir de Yarker ou d'un endroit peu éloigné jusqu'à Harrowsmith ou à un endroit avoisinant.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), accorde, à la place de la subvention accordée par l'acte qui précède pour les 3 milles, une subvention de pas plus de $9,600 pour 3 milles à partir d'un point à ou près d'Harrowsmith jusqu'à un point à ou près de Sydenham. Un contrat fut conclu avec la compagnie, pour cette entreprise, le 18 septembre 1893.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie une subvention de $64,000 pour 20 milles de chemin, pour la construction d'embranchements jusqu'à certaines mines de fer. Un contrat fut conclu avec la compagnie, le 14 décembre 1893, pour la construction de l'un de ces embranchements couvrant une distance de $1\frac{375}{1000}$ milles. Le 30 novembre 1889, la compagnie reçut la permission de livrer son chemin à la circulation entre Tamworth et Tweed, et entre Yarker et Harrowsmith ; pareille autorisation lui fut donnée en novembre 1893 pour en faire autant entre Harrowsmith et Sydenham. Pendant le dernier exercice il lui a été payé $1,856, et subséquemment $9,600 ; soit un total de $204,400 jusqu'au 31 décembre 1893.

Compagnie de chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer dite "New-Glasgow Iron, Coal and Railway Company."

(*Voir* n° 268.)

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, accorde à cette compagnie, à titre d'aide, une subvention pour 12½ milles de chemin à partir de la jonction d'Eureka sur l'Intercolonial jusqu'à un point à ou près de Sunnybrae, y compris un embranchement jusqu'aux hauts-fourneaux à Bridgeville, la limite de cette subvention étant de $40,000.

Le 23 novembre 1892 la compagnie fut admise à passer contrat pour l'exécution des travaux couverts par la subvention, la date de l'achèvement des dits travaux étant fixée au 1er décembre 1894.

Au cours du dernier exercice elle a reçu $32,945.84, et subséquemment $5,454.16, ce qui portait le total des paiements à $38,400 au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer "Northern and Pacific Junction."

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer "Northern and Western."

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* nos 129, 135 et 307.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ ¾ de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas $147,200 a été autorisé pour 46 milles du chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de 39½ milles partant d'un point à 22½ milles de Lunenburg et allant à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893) a autorisé le paiement du solde de $4,500. A la clôture de l'exercice 1891-92 le total des paiements faits à cette compagnie s'élevait à $230,700, couvrant la distance de Lunenburg à Middleton et l'embranchement de Bridgewater, 73½ milles en totalité. Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer "Southern" de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* nos 207 et 272.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de la Nouvelle-Ecosse, 51 Vict., ch. 82, sous le nom de "Compagnie du chemin de fer Annapolis et Atlantique." Son nom a été changé comme ci-dessus par l'acte 56 Vic., ch. 65.

L'acte fédéral 55-56 Vict., ch. 5 (1892), lui a accordé une subvention (remplaçant celle qui lui avait été donnée précédemment) pour 75 milles de chemin de fer entre Sand-Point, Shelburne-Harbour, N.-E., et Annapolis Royal, et jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse, à New-Germany ou près de là; la subvention était limitée à $240,000.

A sa demande, autorisation lui fut donnée, par arrêté du conseil du 20 décembre 1893, de passer un contrat pour l'exécution de l'entreprise, sujet à la stipulation que des plans et dessins satisfaisants seraient fournis avant le 1er juillet 1894.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique.

(*Voir* nos 31, 115, 150 et 288.)

Par l'acte 47 Vic., chap. 8, une subvention de $262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1887, contrat fut

passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotic et Franktown,—le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1er juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vic., chap. 24, uue nouvelle subvention de $19,200 a été accordée pour une autre distance de six milles.

L'acte 52 Vic., chap. 3 (1889), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $172,400, à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa; mais aucun contrat n'a été passé pour ces travaux.

L'acte 55-56 Vic., chap. 5, de 1892, remet en vigueur la subvention accordée en 1887, la longueur du chemin étant portée à $53\frac{87}{100}$ milles.

Aucune partie de ces subventions n'avait été payée au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer de l'Ouest d'Ontario et du Pacifique, et rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Ouest.

(*Voir* n° 246.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte d'Ontario 54 Vict., chap. 90 (1891), pour la construction d'un chemin de fer depuis le chemin de fer Midland du Canada, soit à Hastings ou à Campbellford, jusqu'à un point donné du chemin de fer Central d'Ontario dans les limites du township de Marmora, comté d'Hastings.

L'acte fédéral 55-56 Vict., chap. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention de $32,000 à cette compagnie pour 10 milles de chemin de fer entre les mines de fer de Belmont et les chemins de fer Canadien du Pacifique et Ontario-Central.

Le 9 mars 1893 on a passé contrat avec la compagnie pour l'exécution de cette entreprise, c'est-à-dire entre les rives Belmont et les deux chemins de fer en question, la dite entreprise devant être terminée avant le 1er août 1896.

Aucune partie de la subvention n'était encore payée au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne Orford.

(*Voir* n° 228.)

L'acte des subventions 53 Vic., chap. 2, a autorisé une subvention limitée à $99,200 en faveur de la compagnie ci-dessus, pour 31 milles de son chemin entre Eastman et Kingsbury, Qué., et le 16 décembre 1891 la compagnie était admise à passer contrat pour l'entreprise d'une distance de 10 milles, entre Eastman et Lawrenceville. L'entreprise a été terminée et la subvention payée en 1892.

Un arrêté du conseil du 20 juin 1892 a autorisé de passer un contrat avec la compagnie pour ce qui reste des travaux à faire, soit $16\frac{1}{2}$ milles, entre Lawrenceville et Kingsbury, et ce contrat a été signé le 10 septembre 1892.

Le chemin entre Lawrenceville et Kingsbury est terminé, et au mois d'août 1893 la subvention applicable, $52,800, a été payée. Ce qui porte à $84,800 le total des paiements faits à cette compagnie.

Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

(*Voir* nos 92, 134, 199, 242, 275 et 277.)

Cette compagnie a été constituée par la fusion opérée en vertu de l'acte 54–55 Vict., ch. 93, de la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, constituée par l'acte 51 Vict., ch. 65, et de la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Renfrew, constituée par l'acte 51 Vict., ch. 71. La compagnie a le pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville d'Ottawa par Arnprior, Renfrew, Eganville et Killaloe, jusqu'à un point sur la baie Georgienne à ou près du village de Parry-Sound.

L'acte des subventions 55–56 Vict., c. 5 (1892), a accordé à cette compagnie les subventions qui suivent, à la place de celles antérieurement concédées mais qui n'ont pas été utilisées :—

(*a.*) Pour 22 milles de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention limitée à $70,400.

(*b.*) Pour 20 milles de chemin de fer à partir d'Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention limitée à $96,000.

(*c.*) Pour 55 milles de chemin de fer à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, une subvention limitée à $6,400 par mille pour la première moitié de cette division et à $3,200 par mille pour l'autre moitié, ne dépassant pas en tout $264,000.

Les deux premières subventions ont fait l'objet d'un contrat en date du 29 septembre 1892. Le point de départ indiqué sur le chemin de fer Canadien du Pacifique était Renfrew, et la date pour l'achèvement des travaux mise au 1er août 1896.

La troisième subvention, à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, a fait l'objet d'un contrat avec la compagnie en date du 8 novembre 1892. La date pour l'achèvement des travaux est fixée au 1er novembre 1894.

Les plans du tracé ont été approuvés pour toute la distance que comprennent les trois subventions.

Les sections entre Ottawa et Renfrew sont terminées, et en septembre et décembre 1893, autorisation a été donnée de les livrer à la circulation.

Aucune partie des subventions n'a été payée à venir jusqu'au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(*Voir* nos 8, 26, 58, 151 et 305.)

Par l'acte 48–49 Vict., ch. 59 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village du Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de $320,000. Cette subvention étant devenue éteinte, elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889).

En vertu d'un arrêté du conseil, en date du 10 juillet 1889, un contrat avec la compagnie pour les travaux en question, 62 milles, fut signé le 29 août.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), autorise le paiement du solde, $89,248.

Au cours du dernier exercice la compagnie a reçu $104,380, et subséquemment $53,376, ce qui porte à $284,128 le total des sommes qu'elle a reçues jusqu'au 31 décembre 1893.

L'ouverture du chemin jusqu'au 54e mille de Hull a été autorisée.

Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa.

(Nom changé en celui de "Compagnie de chemin de fer d'Oshawa," 54-55 V., ch. 91.)

(*Voir* nos 112, 233 et 314.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de $22,400 pour sept milles du chemin de cette compagnie, allant de Port-Oshawa vers Raglan ; la compagnie fut admise à passer contrat le 20 juillet 1889. Cette subvention a été renouvelée par 54-55 Vic., ch. 8, et par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), elle a été confirmée de façon à en assurer le paiement lorsque les sections en question seront terminées.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 91, les pouvoirs de la compagnie ont été renouvelés et son nom changé comme ci-dessus.

Aucune part de la subvention n'était payée au 31 décembre 1893.

Compagnie de chemin de fer et de colonisation de Parry-Sound.

(*Voir* nos 153 et 312.)

L'acte des subventions, 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention d'au plus $128,000 pour 40 milles de chemin de fer de cette compagnie, du village de Parry-Sound au village de Sundridge, ou quelque autre endroit sur la ligne de chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique.

Le 21 juillet 1890, la compagnie a été admise à passer contrat en conséquence; la ligne devant partir du village de Parry-Sound, traverser les townships de Foley, Christie, Monteith, McMurrick et Perry, et se raccorder au chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique à Scotia, ou à un endroit situé à environ deux milles d'Emsdale Station. La date fixée pour l'achèvement est prolongée jusqu'au 1er août 1897. Le tracé de 50 milles a été approuvé par arrêté du conseil, couvrant la distance entre le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique et Parry-Sound.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), autorise le paiement du solde de la subvention, $97,600.

Au cours du dernier exercice il a été fait des paiements pour un montant de $28,820, ce qui en porte le total à $59,220 jusqu'au 31 décembre 1893.

Compagnie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg-Junction.

(*Voir* n° 255.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 51-52 Vic., ch. 107 (1888), pour la construction d'un chemin de fer entre Philipsburg et Stanbridge.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise l'octroi d'une subvention jusqu'à la concurrence de $21,600 pour ce chemin, qui a $6\frac{7}{100}$ milles.

Le 27 février 1893, contrat fut conclu avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise, fixée à $6\frac{3}{4}$ milles, et qui doit être terminée le 1er mars 1894.

La compagnie n'a rien reçu pendant le dernier exercice, mais subséquemment il lui a été payé $18,688 jusqu'au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer de colonisation de la Baie-du-Tonnerre.)

(*Voir* nos 139, 195 et 291.)

Cette compagnie a été d'abord constituée en corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer de colonisation de la Baie-du-Tonnerre." Elle a été constituée sous le nom qu'elle porte aujourd'hui par l'acte 51 Vict., ch. 84, qui l'a autorisée à recevoir toutes les subventions qui lui avaient été accordées sous son ancien nom.

L'acte des subventions 51 Vict., ch. 3 (1888), a autorisé une subvention de $271,200 en faveur de cette compagnie pour 84¾ milles de son chemin allant de Port-Arthur vers le lac de la Pierre-à-Fusil, sur la frontière internationale, cette subvention étant en remplacement de subventions déjà accordées pour la construction d'un chemin de fer de Murillo-Station au Lac-Croche.

Contrat fut passé par la compagnie le 24 décembre 1889. Le tracé de toute la ligne a été approuvé.

L'acte 53 Vict., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $16,000 pour un embranchement long de 5 milles jusqu'au chutes de Kakabika.

L'acte 55–56 Vict., ch. 2 (1892), a confirmé le solde de $114,125 de la subvention votée en 1888, et cette somme a été payée pendant le dernier exercice, ce qui porte à $271,200 le total des paiements que la compagnie a reçus.

Le chemin est terminé entre Port-Arthur et la frontière, et son ouverture a été autorisée en juin 1893.

Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew.

(*Voir* Rapport annuel de 1889–90.)

Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac au Pacifique.

(*Voir* nos 25, 137 et 211.)

En 1884, le parlement, par l'acte 49 Vict., ch. 8, accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille, et n'excédant pas $272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté en conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois, pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point "non à l'est de Lapasse,"—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1er juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), autorise l'octroi d'une subvention de $31,500 à cette compagnie pour construire des ponts sur la rivière Ottawa à la Culbute, et d'une subvention de $3,600 pour 3 milles de sa voie jusqu'à Pembroke, depuis un point situé à 3 milles à l'est de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans quatre ans à partir du 22 mai 1888. Aucun contrat n'a été passé pour les travaux mentionnés par cet acte.

L'article 5 de l'acte 52 Vic., ch. 3, portait expressément que les différentes subventions en aide de ce chemin de fer s'étendront jusqu'au 22 mai 1892.

L'acte 53 Vic., ch. 1 (1890), a autorisé une subvention limitée à $24,000, pour 7½ milles de ce chemin, entre Hull et Aylmer.

L'acte 53 Vic., ch. 68 (1890), prolonge jusqu'au 22 mai 1892 le temps pour compléter le chemin de fer jusqu'à Pembroke et construire sur la rivière Ottawa, à ou près de la cité d'Ottawa, le pont que cette compagnie a été autorisée à construire par l'acte 54 Vic., ch. 69. Le même acte donne à la compagnie autorisation de continuer son chemin depuis le dit pont jusqu'au bassin du canal dans la cité d'Ottawa.

L'acte 53 Vic., ch. 69, autorise la compagnie à acheter de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la section entre Hull et Aylmer ou une partie d'icelle.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, article 4 (1892), a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée en 1884.

Le chemin est ouvert à la circulation entre Aylmer et Coulonge, 68 milles.

A la fin de l'exercice 1887-88 il avait été payé sur le montant de la subvention votée en 1884, la somme de $174,828. Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer Québec-Central.

(*Voir* nos 22, 142 et 219.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de $211,200 pour l'aider à construire 60 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière,—le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1885. Le montant de la souscription payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1885-1886, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de $60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce.

Au lieu du solde de cette subvention qui devenait éteint le 1er juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 53 Vic., ch. 3 (1888), d'accorder à cette compagnie une subvention annuelle de $21,191.54 pendant 20 ans, représentant un octroi de $288,000 en argent pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Orignal, 90 milles. Il n'a pas été passé de contrat pour l'exécution de cette entreprise.

Par l'effet de l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), la compagnie peut, au lieu de la subvention ainsi accordée, recevoir le même montant pendant une période similaire, ou une garantie d'intérêt sur les obligations pour pareille somme, pour 90 milles de leur chemin de fer allant de la station de Saint-François sur leur ligne jusqu'à un endroit sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière L'Orignal, ou d'un point sur leur ligne entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur l'Intercolonial situé au lac Mégantic ou dans les environs, le premier paiement annuel devant être fait à la fin d'une période de 12 mois à compter du certificat d'achèvement. Un contrat a été passé pour cette subvention le 30 juin 1892, l'entreprise devant être terminée pour le 1er juillet 1894. Jusqu'au 31 décembre 1893 il n'a pas été fait d'autres paiements que celui de $60,342 opéré en 1885-86.

Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean.

(*Voir* nos 2, 14, 49, 82, 126, 140, 177, 220, 232 et 300.)

Par l'acte de 1882, une subvention de $324,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, qui construisit cette ligne, reçut une subvention de $80,000. Par l'acte de 1885, une subvention de $96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord (à 4 milles de Québec) jusqu'à Saint-Raymond (36 milles de Québec), à la condition que la ligne soit construite jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, et par l'acte de 1886, une nouvelle subvention n'excédant pas $186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $28,000 fut accordée pour une distance de 9 milles que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions ordinaires) des soldes disponibles des subventions accordées en 1882-83. Le total des subventions octroyées à cette compagnie, pour toute la distance de Québec au lac Saint-Jean, s'élève à $775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1892 pour les deux premières subventions; aux termes du contrat, cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885; le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas besoin de contrat pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts pour les contrats précédents.

Le chemin est ouvert à la circulation jusqu'à Roberval, sur le lac Saint-Jean, à 190 milles de Québec.

L'acte 51 Vic., ch. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de $96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888, contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin qui part de la jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, sur sa ligne-mère,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1890. Le tracé de ces 30 milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 17 novembre 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour 20 autres milles, ce qui porte le total de la subvention pour cet embranchement à $160,000. Le 17 octobre 1892, un contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), accorde à cette compagnie une subvention de $30,000 pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles; ainsi qu'une subvention limitée à $38,400 pour 12 milles de chemin de fer de Lorette à Québec par voie de Charlesbourg. Le 2 décembre 1890, ces deux subventions ont été couvertes par un contrat, aux termes duquel les travaux doivent être terminés le 1er octobre 1891.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8, accorda expressément la différence, $5,250, entre les $30,000 mentionnées dans la subvention susdite pour le pont Saint-Charles et la somme payée à la compagnie.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, art. 5 (1892), autorisa le paiement du solde de la subvention de 1889, ainsi que du solde, soit $12,800, de la subvention accordée en 1887. Cette dernière, représentant 4 milles de chemin de fer construits dans la direction de Roberval, a fait le sujet d'un contrat passé le 17 octobre 1892.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1892), autorisa le paiement du solde, $81,040, de la subvention accordée par l'acte 51 Vic., ch. 3.

Il a été payé pendant l'exercice une somme de $76,471.77, formant en totalité jusqu'au 30 juin 1892, pour la ligne principale et les embranchements, y compris les premiers 50 milles de l'embranchement de Chicoutimi, $921,399.50. Il a été payé depuis cette date la somme de $81,600, formant un total de $1,002,999.50 payé à la compagnie jusqu'au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

(*Voir* n°s 164 et 304.)

L'acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de $96,000 en faveur de la compagnie ci-dessus pour 30 milles de son chemin de fer à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente, province de Québec, ou les environs.

Contrat fut passé avec la compagnie le 14 novembre 1889 pour ce chemin, de Hedleyville à Saint-Joachim.

L'acte 56 Vic., ch. 3 (1893), autorise le paiement du solde de la subvention précédente.

Pendant l'exercice 1889-90 il a été payé $65,600 sur cette subvention, pour une distance de 20½ milles, savoir : depuis Québec (côté est de la rivière Saint-Charles) jusqu'à Sainte-Anne. Au 31 décembre 1892 il n'avait pas été fait d'autre paiement.

Les plans du tracé sur toute la distance ont été approuvés.

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

(*Voir* n° 167.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 49 Vic., ch. 82 (1886), pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Sicamous-Narrows, Colombie-Britannique. longeant la rive gauche de la rivière Shuswap, jusqu'à un endroit près de l'extrémité nord du lac Okanagan.

L'acte 51 Vic., ch. 88 (1888), a modifié cet acte, et il a été donné à la compagnie deux ans pour commencer et cinq ans pour achever sa ligne principale.

L'acte des subventions de 1889 a autorisé une subvention de $163,200 à ce chemin de fer, pour une longueur estimée à 51 milles.

Le contrat pour ces travaux a été signé le 11 janvier 1890, la date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 4 mai 1893. Le chemin est terminé.

Dans le cours de l'exercice 1891–92, la somme de $162,260 a été payée à la compagnie. Au 31 décembre 1893, il n'avait pas été fait d'autres paiements.

En vertu d'un acte spécial 54–55 Vic., ch. 72 (1891), un contrat pour la location du chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, lorsqu'il serait terminé, pour une période de 25 années, a été approuvé et ratifié, et permission a été donnée à la compagnie de prolonger sa voie jusqu'à un point de la frontière à ou près du lac Osooyos.

Compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud.

(*Voir* Rapport annuel de 1888–89.)

Compagnie du chemin fer Sainte-Catherine et Niagara.

(*Voir* nos 96, 176, 190 et 265.)

Par l'acte 50–51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention n'excédant pas $38,400 a été octroyée à cette compagnie pour 12 milles de sa voie à partir de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara.

La compagnie a été admise à passer contrat le 5 mars 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 avril, le tracé étant approuvé par un arrêté de la même date.

Le 20 décembre 1888, le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu la permission de le livrer à la circulation. La somme de $26,640 a été payée dans le cours de l'exercice 1888–89.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de $64,000 pour 20 milles de ce chemin, et le 1er août 1890 la compagnie a passé contrat pour ce prolongement de sa voie depuis la tête de ligne actuelle à Sainte-Catherine jusqu'à Hamilton.

L'acte 53 Vic., ch. 7 (1890), a accordé une subvention limitée à $44,800 pour une autre distance de 14 milles.

Par l'acte 55–56 Vic., ch. 5 (1892), au lieu des subventions accordées en 1889 et 1890 il a été accordé une subvention annuelle, pendant 20 ans, calculée à 3½ pour 100 de la somme, ne dépassant pas $108,000, accordée pour les 34 milles en question; le paiement du premier versement semi-annuel devant être fait 6 mois après la date du certificat de parachèvement de l'ingénieur en chef.

Il a été payé à la compagnie pendant l'exercice de 1890–91 la somme de $11,760, couvrant la distance de 12 milles entre Sainte-Catherine et la rivière Niagara. Il n'a rien été payé de plus jusqu'au 31 décembre 1893.

Les paiements faits à cette compagnie s'élèvent en totalité à $38,400.

Compagnie du Tunnel Frontière de Saint-Clair.

(*Voir* Rapports annuels de 1890–91 et 1891–92.)

Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup.

(*Voir* nos 90, 118, 225 et 274.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention de $70,400 fut accordée pour 22 milles de chemin de fer de Frédéricton à Prince-William, Nouveau-Brunswick, et par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une subvention de $70,400 fut accordée à la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 22 milles de chemin de fer à partir de Prince-William vers Woodstock.

La compagnie ayant demandé les deux subventions, elle fut admise à passer contrat le 26 juin 1888, en vertu d'un arrêté du conseil du 21 mai, l'époque fixée pour l'achèvement des travaux étant le 31 juillet 1890. Le contrat couvre les deux subventions, qui s'élèvent en totalité à $140,800. Les plans du tracé, couvrant la distance de 44 milles entre Frédéricton et Woodstock, furent approuvés par un arrêté du conseil du 23 mai 1888.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a eu l'effet d'autoriser de nouveau ces deux subventions.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, a accordé une subvention limitée à $48,000 pour 15 milles de chemin de fer s'étendant de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Vic., ch. 2.

Aucune partie des subventions n'était payée au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer Vallée de la Stewiacke et Lansdowne.

(*Voir* nos 87, 232, 254 et 258.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 18 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas $80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial, passant par la vallée de la Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer Spring-Side, les colonies de la Stewiacke supérieure et la Musquodbooit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer Vallée de la Stewiacke et Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 31 décembre 1889.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a de nouveau autorisé cette subvention, et l'ancien contrat ayant été annulé, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie le 30 août 1890, aux termes duquel la date de l'achèvement fut fixée au 1er septembre 1892.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis la même subvention en vigueur.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention limitée à $156,800, pour un chemin de fer partant de Truro ou d'un point entre Truro et Stewiacke et allant jusqu'à Newport ou Windsor, a 49 milles. Contrat a été passé avec cette compagnie le 30 août 1890, pour l'exécution des travaux, la ligne devant se développer de la station de Brockville, sur l'Intercolonial, à celle de Newport, sur le chemin de fer d'embranchement de Windsor, et être terminé le 1er septembre 1893.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1792), a remis cette subvention en vigueur.

Le tracé a été approuvé dans toute la longueur de la ligne.

Au 31 décembre 1892 il n avait encore été rien payé sur ces subventions.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

(*Voir* n° 218 et 293.)

Par l'acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), une subvention ne dépassant pas $57,600 fut accordée à la compagnie susdite pour 18 milles de voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain.

Le 29 avril 1891, un contrat fut passé avec la compagnie pour construire cette voie, qui devait être terminée le 1er juillet 1893.

Inspection de la voie fut faite en décembre 1891. Le rapport déclare que la voie est terminée et que sa longueur est de 12·58 milles. Dans le cours du dernier exercice on a payé à la compagnie la somme de $40,256, soit la somme applicable à la distance réelle de chemin.

L'acte des subventions 55–56 Vic., ch. 5, a accordé à la compagnie une subvention de pas plus de $25,024 pour $5\frac{42}{100}$ milles de Huntingdon vers la frontière internationale, et pour une autre distance de $2\frac{40}{100}$ milles. Au cours du dernier exercice la compagnie a reçu $24,448, et subséquemment $297.60 comme solde dû, ce qui porte

à $65,001.60 la totalité des paiements qui lui ont été faits jusqu'au 31 décembre 1893, couvrant toute la distance, $20\frac{313}{1000}$ milles, à part du raccordement avec le chemin de fer Canada-Altantique près Valleyfield, jusqu'à la frontière internationale, lequel est maintenant terminé.

Ce chemin relie le chemin de fer Canada-Atlantique à Valleyfield avec le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain à Huntingdon.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(*Nom changé en celui de* "Compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides" *par l'acte provincial* 51–52 *Vic., ch.* 108.)

(*Voir* Rapport annuel de 1891–92,)

Compagnie du chemin de fer Saint-Louis et Richibouctou.

(*Voir* Rapport annuel de 1884–85.)

Compagnie du chemin de fer Témiscouata—de la Rivière-du-Loup à Edmundston.

(*Voir* nos 3, 62, 127, 141, 226 et 279.)

Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmundston, le parlement, en 1882, vota une subvention de $240,000, et par l'acte 48–49 Vic., c. 58, il vota une nouvelle subvention ne dépassant pas $258,000 pour les mêmes travaux, ce qui porte le total de la subvention à $498,000.

En vertu des dispositions expresses de cet acte, des arrêtés du conseil des 3 et 6 octobre 1885 accordèrent une charte à certaines personnes constituant "la Compagnie du chemin de fer Témiscouata," dans le but de construire cette voie ferrée, et la charte, après avoir été publiée dans la *Gazette Officielle* du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si elle était un acte du parlement. Cette charte fut subséquemment ratifiée et modifiée par l'acte spécial 50–51 Vic., ch. 71, 1887. Elle autorise la compagnie à construire une voie ferrée depuis la Rivière-du-Loup, sur l'Intercolonial, jusqu'à Edmundston. Le 21 juin 1886, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne subventionnée, qui doit être terminée pour le 1er août 1889. Le tracé de la partie du chemin, $80\frac{1}{2}$ milles, *via* le lac Témiscouata et la rivière Madawaska, a été approuvé par un arrêté du conseil du 30 septembre 1886.

Le 22 novembre 1888, la compagnie fut autorisée à livrer le chemin à la circulation.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), une subvention de $100,000 fut octroyée à cette compagnie pour 20 milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, au lieu d'une subvention accordée l'année précédente.

La compagnie ayant demandé à passer contrat, autorisation lui en a été donnée par un arrêté du 31 décembre 1888, qui approuve aussi le tracé, et le contrat fut passé le 22 janvier 1889.

L'acte de 1890, 53 Vic., ch. 2, autorise une subvention limitée à $51,200 pour une nouvelle longueur de 16 milles de chemin. Un contrat fut passé avec le compagnie le 20 octobre 1891, pour la construction, pour cette subvention, des 12 milles de voie entre la voie d'évitement de Clair et la station de Connor. Cet embranchement, mesurant $31\frac{3}{4}$ milles jusqu'à ce point, a été complété.

L'acte 55–56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé une nouvelle subvention de $1,800 par mille, limitée à $21,600, pour les premiers 12 milles de la section subventionnée par l'acte 53 Vic., ch. 2.

Il a été payé au cours de l'exercice $21,150, formant un total de $645,950 payé au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(*Voir* nos 182 et 269.)

L'acte des subventions 52 Vic., chap. 3 (1889), a autorisé une subvention de $54,400 en faveur de cette compagnie pour quatre milles de son chemin à partir d'un endroit rapproché du fleuve Saint-Laurent dans le village de Gananoque-Junction, sur le chemin de fer Grand-Tronc, et pour 13 milles de son chemin depuis Gananoque-Junction jusqu'à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Occidental et Sault-Sainte-Marie.

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 octobre 1889, la section des quatre milles devant être terminée le 1er juillet 1890, et celles des treize milles le 1er août 1893. Au cours de l'exercice 1889-90, la somme de $10,400 a été payée pour la section (trois milles et un quart) de Gananoque au chemin de fer Grand-Tronc, cette section étant terminée.

Par l'acte 55-56 Vic., chap. 5 (1892), il a été accordé, à la place du reliquat ($44,000) de la subvention qui précède, des subventions pour le prolongement du chemin de fer, au nord, par un embranchement se raccordant au chemin de fer Brockville, Newport et Sault-Sainte-Marie, au chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, et au chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou aux eaux du canal Rideau, travaux pour lesquels la limite est de $30,000 ; au sud, par un autre embranchement traversant l'embouchure de la rivière Gananoque, travaux pour lesquels la limite est de $14,000.

Le 30 novembre 1892, un contrat a été passé avec la compagnie pour ces travaux, la date pour l'achèvement desquels est fixée au 1er août 1896.

Il n'a pas été fait de paiements au cours du dernier exercice, mais subséquemment la compagnie a reçu $14,000, ce qui portait à $24,400 le total de ses paiements au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique.

(*Voir* nos 130, 227, 235 et 244.)

Par l'acte 50-51 Vic., chap. 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $89,600 pour quatorze milles du chemin de fer de cette compagnie depuis la station de Perth-Centre vers Plaister-Rock, au lieu de la subvention précédemment accordée. Le 4 septembre 1888 contrat fut passé avec la compagnie pour construire la voie. Par l'acte 54-55 Vic., chap. 8 (1891), cette subvention fut votée de nouveau vu qu'elle était devenue caduque.

L'acte de 1890, 53 Vic., chap. 2, autorise une subvention limitée à $35,200 pour une nouvelle distance de 11 milles de chemin.

L'acte 55-56 Vic., chap. 5 (1892), a accordé une subvention limitée à $9,600 pour une autre distance de 3 milles à partir de l'extrémité nord des 11 milles subventionnés en 1890.

Le 30 novembre 1892 un contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux auxquels s'appliquent ces deux subventions.

La première section de 14 milles a été complétée en décembre 1891.

Au cours du dernier exercice, la compagnie a reçu $41,674.46, et subséquemment $19,341.54, ce qui porte à $134,016 le total des sommes qui lui ont été payées jusqu'au 31 décembre 1893.

Compagnie du chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

(*Voir* Rapport annuel de 1887-88.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis.

(*Voir* n° 297.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 46 Vic., ch. 70 (1883), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point donné sur la ligne du chemin de fer Montréal, Portland et Boston à Richelieu, et allant à un point donné sur la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent.

L'acte fédéral 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé l'octroi d'une subvention allant jusqu'à $102,400 pour 32 milles entre Iberville et Saint-Hyacinthe et au delà vers Sorel.

Le 19 août 1893, contrat a été conclu avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise.

Il n'a pas été fait de paiements pendant l'exercice, mais subséquemment la compagnie a reçu jusqu'au 31 décembre 1893, la somme de $59,277 pour la section comprise entre Saint-Hyacinthe et Sainte-Angèle; le reste de la distance, entre Sainte-Angèle et Iberville, a été inspecté.

Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.

(Voir *Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.*)

Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

(*Nom changé en celui de* "**La Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis**" *par 56 Vic., ch. 63.*)

L'acte 50-51 Vic., ch. 25 (1887), sanctionné le 23 juin 1887, a ratifié une convention faite par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest le 31 janvier 1887; la convention se trouvant subir en même temps certaines modifications exprimées dans une convention subsidiaire. Selon le dit acte et les conventions, les arrangements se résument en ceci:

La compagnie s'engageait à retirer la pétition de droit qu'elle avait présentée contre la couronne au sujet du chemin de fer Embranchement de Windsor, libérant le gouvernement de toutes réclamations et lui abandonnant tous ses droits et titres à l'embranchement. Elle s'engageait à construire et terminer le chemin de fer entre Annapolis et Digby, N.-E., à terminer, équiper et mettre en ordre parfait toute la ligne entre Yarmouth et Annapolis, et à régler toutes ses dettes et toutes les hypothèques existant sur ses propriétés. Pour remplir ses engagements elle devait déposer entre les mains du gouvernement tout le produit de la vente de

ses débentures, etc., dont l'émission était limitée à $4,200,000. Le gouvernement, de son côté, en considération de ce que ci-dessus, s'engageait à payer à la compagnie la somme de $500,000, à être portée au crédit de la compagnie et ajoutée au produit de la vente des débentures, produit que le gouvernement devait garder à cette fin—le tout à être appliqué, sous l'autorité d'un certificat de l'ingénieur en chef du gouvernement et d'un arrêté du conseil, au paiement de l'intérêt sur les débentures, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer plus haut mentionné, et au paiement des dettes existantes de la compagnie ; et le solde, s'il y en avait, devait être remis à la compagnie. Les époques auxquelles la compagnie était tenue, tel que modifiées par les termes de l'acte, étaient les suivantes:

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888; et la compagnie devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer ses travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées.

La compagnie n'a pas fait de dépôt, et elle n'a pas encore pris les mesures pratiques pour exécuter les travaux. Dans ces conditions, et à la suite de représentations qui ont été faites au gouvernement pour l'engager à se charger lui-même de l'entreprise, il a donné, au mois d'octobre 1887, instruction de faire une exploration du pays entre Digby et Annapolis.

L'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 8 (1889), a autorisé la construction de ce chaînon de chemin de fer sur le crédit de $500,000 accordé par l'acte 50-51 Vic., ch. 25. Cet ouvrage a conséquemment été entrepris par le département des Chemins de fer, et terminé. La compagnie a été mise en possession du chemin le 27 juillet 1891, afin qu'elle le mette en exploitation. Les dépenses totales faites par le gouvernement s'élevaient, au 30 juin 1892, à $616,979.89.

Compagnie du chemin de fer Pacifique de l'Ouest d'Ontario.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec, C.C.P.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.

(*Voir* nos 131, 203, 266 et 281.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de $64,000 pour un chemin de fer de 20 milles allant à Woodstock vers Centreville.

La compagnie ci-dessus nommée en ayant fait la demande, et ayant été agréée, contrat fut passé avec elle le 5 mai 1889 pour les 20 milles en question, la ligne devant partir de la station Upper-Woodstock, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et devant être terminée le 1er octobre 1890; subséquemment la date fut remise au 1er octobre 1893.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $19,200 pour une autre distance de 6 milles, jusqu'à la frontière internationale.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis en vigueur la subvention accordée en 1887.

Le même acte a aussi remis en vigueur la subvention accordée en 1870 pour une autre distance jusqu'à la frontière.

Sous l'empire d'un arrêté du conseil du 29 août 1892, un contrat en date du 16 septembre 1892 a été passé avec la compagnie pour la construction des 26 milles ainsi subventionnés, la date pour l'achèvement des travaux étant fixée au 1er janvier 1894.

Au 31 décembre 1893 nulle partie de la subvention n'avait été payée.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'intérieur.

Elles sont énumérées ici parce que les travaux d'art ont été contrôlés par ce ministère, qui ne payait les subventions aux compagnies intéressées que par le certificat de son ingénieur en chef. (Les numéros qui suivent correspondent à ceux de la liste spéciale des "subventions en terres." Annexe 17, p. 261.)

Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.

(*Par l'acte* 52 *Vic., ch.* 65, *le nom de cette compagnie est devenu* "Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada.")

Compagnie de chemin de fer et de houille Alberta.

(*En partie affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* nos 13 et 25.)

(*Voir* aussi "Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest" dans le rapport de 1891-92.)

Cette compagnie a été constituée en 1889 par l'acte 52 Vic., ch. 50 (modifié par l'acte 53 Vic., ch. 85), pour la construction d'une voie ferrée à partir d'un endroit sur la ligne de la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, à ou près de Lethbridge, et allant vers le sud jusqu'à la frontière internationale; l'acte lui donnait pouvoir d'acquérir, par achat ou par bail, le chemin et l'actif de cette compagnie.

Par l'acte des subventions en terres 52 Vict., chap. 4, tel que modifié par l'acte 53 Vict., chap. 3, une subvention de 6,400 acres par mille fut autorisée en faveur de cette compagnie pour la distance, fixée à 50 milles environ, entre Lethbridge et la frontière internationale.

Le chemin fut construit et inspecté, et le 8 décembre la compagnie reçut l'autorisation d'ouvrir son chemin à la circulation, distance de 64·62 milles.

Aux termes d'une convention datée le 6 janvier 1890, la compagnie acheta la propriété et les intérêts de la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, achat qui fut confirmé par l'acte 54-55 Vict., chap. 77, lequel le remit d'une manière absolue à la Compagnie de chemin de fer et de houille Alberta, à partir du 4 mars 1891.

Par l'acte 52 Vict., chap. 4, tel que modifié par l'acte 53, chap. 3 (1890), une subvention de 2,600 acres de terres, indépendamment de celle qui avait été accordée à la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, par l'acte 48-49 Vict.,

chap. 60, fut autorisée pour 109½ milles de chemin de fer depuis la station de Dunmore, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbrige, à la condition que la voie du dit chemin de fer aurait la largeur classique, et le 3 juillet 1893 contrat fut passé avec la Compagnie de chemin de fer et de houille Alberta pour exécuter le changement de la largeur de 3 pieds à 4 pieds 8½ pouces.

Le 20 décembre 1893, après inspection, rapport fut fait que ce changement était terminé suivant le contrat.

Un arrêté du conseil rendu le 5 juillet 1893 approuva une convention conclue entre la compagnie et le chemin de fer Canadien du Pacifique pour l'affermage de son dit chemin entre Dunmore et Lethbrige pour un terme devant prendre fin le 31 décembre 1891, avec option d'achat.

Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest.

(*Voir* n° 19.)

Par un arrêté du conseil du 23 novembre 1889, sujet à la ratification du parlement, et à l'obtention d'un acte constitutif de la part du parlement fédéral, il a été accordé à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un chemin de fer partant d'un endroit dans le township 1 rang 23 ou 24, à l'ouest du premier méridien, et allant à Deloraine, à environ 17 milles. Cette subvention a été confirmée par l'acte 53 Vic., ch. 4. La compagnie a été constituée en corporation sous l'autorité d'un acte provincial, mais a reçu une charte fédérale par l'acte 53 Vic., ch. 86 (1890), et conformément au dit arrêté du conseil la section subventionnée sera terminée et en voie d'exploitation le 1er mai 1891. Les plans et profils du tracé ont été approuvés par un arrêt du conseil en date du 19 février 1892; ils indiquent la ligne qu'on se propose de suivre à partir d'un point de raccordement avec l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'aux houillères de la montagne de la Tortue.

Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 53 Vic., ch. 84 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant du chemin de fer Canadien du Pacifique à Calgary, allant vers le nord jusqu'à Edmonton, et vers le sud jusqu'à la frontière internationale, et se développant aussi dans une direction nord jusqu'à la rivière de la Paix.

L'acte 53 Vic., ch. 5, a autorisé le gouverneur en conseil à passer contrat avec cette compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant 20 ans, pour un paiement annuel de $80,000, à compter de l'achèvement de la voie ferrée entre Calgary et un point de la rivière Saskatchewan-Nord près d'Emonton. L'acte a aussi donné à la compagnie le pouvoir d'affermer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique.

Le 21 juin 1890, un contrat pour le service de transport a été en conséquence passé avec le gouvernement, aux termes duquel les 100 premiers milles du chemin doivent être terminés le 1er novembre 1891 et le chemin tout entier le 1er novembre 1893.

L'acte des subventions en terres, de 1890, 53 Vic., ch. 4, a autorisé une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour le chemin de Calgary allant vers le nord jusqu'à Edmonton, environ 190 milles, et aussi pour un chemin, allant vers le sud, de Calgary à la frontière internationale, environ 150 milles.

Le 26 décembre 1890, la compagnie a passé un contrat pour la construction de la ligne nord jusqu'à Edmonton et la ligne sud jusqu'à la frontière; les dates fixées pour l'achèvement étant comme suit:

Pour les 100 premiers milles au nord de Galgary, le 1er novembre 1891; le reste jusqu'à Edmonton devant être terminé dans le cours des deux années suivantes.

Pour les 50 premiers milles au sud de Calgary, le 1er novembre 1892; et jusqu'à un point sur la rivière du Vieux, le 1er novembre 1893; le reste, jusqu'à la frontière internationale, devant être terminé à une date à fixer par le gouverneur général en conseil.

Le 6 juillet 1891 on a permis d'ouvrir au trafic les 100 premiers milles au nord de Calgary; et le 10 août 1891 rapport officiel fut fait que tout le chemin de Calgary à Edmonton, soit 192 milles, était prêt au transport du trafic. Un arrêté du conseil du 2 mai 1892 fixa le 1er juillet 1891 comme la date à laquelle tout le chemin était terminé.

Le 7 décembre 1891, rapport officiel fut fait que les premiers 50 milles au sud de Calgary étaient prêts au trafic, et le 14 octobre une autre distance de 54·10 milles fut ouverte. Le 3 novembre 1892 l'ingénieur en chef de l'Etat a fait rapport que la section à partir de Calgary dans une direction sud jusqu'à la rive nord de la rivière du Vieux, soit $104\frac{10}{100}$ milles, était terminée conformément au contrat.

Il a été passé un contrat d'affermage de cette voie au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(*Voir* les nos 17, 18 et 29.)

Par un arrêté du conseil du 18 mai 1889, sujet à l'approbation du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit de sa ligne-mère à ou près Brandon, allant dans la direction du sud-ouest à ou près le township 3, rang 27, à l'ouest du 1er méridien principal, et de là dans la direction de l'ouest, sur une distance totale de 100 milles—ce que la compagnie appelle son embranchement de Souris; ainsi que d'une ligne de 25 milles partant du même endroit dans le township 3, et allant dans la direction de l'est jusqu'à Deloraine, terminus occidental de la ligne actuelle du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba; soit en tout 125 milles, la totalité de la subvention étant de 800,000 acres. Un nouvel arrêté du 18 juin 1889 a autorisé la cession, après l'achèvement de chaque section de 20 milles.

L'acte des subventions, 53 Vic., ch. 4, a confirmé cette subvention.

L'acte des subventions de 1891, 54-55 Vic., ch. 10, accorde une subvention de 6,400 acres par mille, pour une longueur additionnelle de 60 milles jusqu'à la Roche Percée.

Par un arrêté du conseil du 14 juin 1889, mais sujet aussi à la ratification du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit situé sur l'embranchement sud-ouest ci-dessus mentionné ou "Souris" et allant jusqu'à Glenboro', la longueur de ce chemin ainsi subventionné étant déclarée être d'environ 60 milles, la subvention devant être transférée à l'achèvement de chaque section de 20 milles.

L'acte des subventions en terres, 53 Vic., ch. 4, a confirmé cette subvention.

Tous les travaux couverts par les subventions plus haut mentionnées ont été exécutés, et les différentes sections du chemin de fer sont en exploitation.

L'embranchement sud de la ligne-mère part de Kemnay, 8 milles à l'ouest de Brandon, et va au sud en passant par Souris et Napinka jusqu'à Melita, 59·25 milles; de là vers l'ouest jusqu'à Estevan, 97·70 milles. Les sections subventionnées allant de cette ligne vers l'est sont: 1, de Souris à Glenboro', 45·24 milles, complétant le raccordement avec le chemin de fer actuel jusqu'à Winnipeg *via* Holland et Elm-Creek; 2, de Napinka à Deloraine, 18 milles, complétant le raccordement avec le chemin de fer actuel jusqu'à Winnipeg *via* Gretna.

Compagnie du chemin de fer Grand Nord-Ouest-Central.

(*Voir* n° 7.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Battleford, dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, a été nourri par la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest, Central, la ci-devant Compagnie du chemin de fer Souris et Montagnes-Rocheuses. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de $1.06 l'acre jusqu'à concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10c. par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fut terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vic., chap. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise, fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées ou toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. La Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central fut constituée en corporation par un arrêté du conseil du 22 juillet 1886, en vertu des dispositions de l'acte; un second arrêté du 3 août, modifiant cette charte, et le tout étant confirmé et ratifié par l'article 51 Vic., chap. 85 (1888). Un article de cette charte qui donnait au chemin de fer Canadien du Pacifique droit de circulation sur ce chemin a été révoqué par 52 Vic., chap. 67 (1889).

Par un arrêté du conseil, aussi du 22 juillet 1886, la subvention dont il a été question a été accordée à cette compagnie. Le contrat fut passé le 12 septembre 1887. Par plusieurs arrêtés du conseil successifs, le temps fixé pour l'achèvement a été prorogé.

Le 3 septembre 1890 un arrêté du conseil a été rendu acceptant comme complétée la première section de 50 milles.

Par un arrêté du conseil en date du 7 décembre 1891 un délai a été accordé, sujet à la condition que les premiers 50 milles seraient mis en état d'exploitation le 15 de ce mois ou après, comme suit: 100 milles à partir de l'extrémité des premiers 50 milles pour le 30 novembre 1892, et 300 milles de plus (ou n'importe quelle distance pourrait qui être nécessaire pour compléter le chemin jusqu'à Battleford) pour le 30 novembre 1893.

La compagnie a fait rapport que les premiers 50 milles ont été ouverts au trafic le 16 décembre 1891.

Le 20 juin 1892, un arrêté du conseil a été rendu approuvant le tracé projeté de la seconde section de 50 milles.

Compagnie du chemin de fer du Lac-Seul.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

(*Voir* n°s 4 et 6.)

Par l'acte 48-49 Vic., chap. 60, autorité a été donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer d'environ 430 milles depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession a été faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant des arrêtés antérieurs. La marche des travaux a été fixée par arrêté du 6 mai 1885, à raison de 50 milles par année.

Le 1er décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé 131 milles de son chemin.

Par l'acte 49 Vic., chap. 11 (1886), autorité fut donnée de concéder à la compagnie 6,400 acres par mille, pour aider à construire un embranchement de ce chemin de fer d'environ 26 milles partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Cette concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, 11½ milles, à Russell, jusqu'où le chemin a été construit. Cet embranchement, de 11½ milles de long, est en exploitation.

L'acte 50 Vic., chap. 78 (1890), concernant le chemin de fer, a obligé la compagnie de terminer 17 milles de chemin dans le cours de l'année civile 1890, et 20 milles par année ensuite.

L'acte 55-56 Vic., chap. 45 (1892), a fait disparaître les empêchements que faisait naître l'acte qui précède à raison de l'inachèvement des 20 milles pendant l'année alors courante.

La ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Yorkton, sur 219 milles.

Compagnie de chemin de fer Manitoba et Sud-Est.

(*Voir* n° 24.)

Cette compagnie a été subventionnée en terres par l'acte 53 Vic., ch. 4 (1890), pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud-ouest jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ 110 milles. On a passé contrat avec la compagnie le 3 juin 1892. En vertu de ce contrat les 30 premiers milles devaient être terminés le 1er septembre 1892, 60 autres milles le 1er septembre 1893, et toute la ligne le 1er septembre 1894. Un arrêté du conseil du 18 mars 1892 approuve les plans du tracé des premiers 30 milles partant de Winnipeg.

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.

(*Affermée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* rapport de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

(*Voir* n° 12.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 23 (1887), autorisation était donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près de Medicine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships n°s 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e principal méridien, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession a été faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1887, après qu'il eut été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

Par arrêté du conseil du 24 janvier 1889, un projet de contrat avec la compagnie a été approuvé, et l'achèvement du chemin fut prorogé jusqu'au 2 juin 1890. Le contrat a été signé le 14 février 1889.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 79 (1891), la charte de la compagnie a été remise en vigueur et ses pouvoirs ont été étendus.

Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest.

(*Achetée par la Compagnie de houille et de chemin de fer Alberta.*)

(*Voir* rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada.

(*Ci-devant Compagnie du chemin de fer Alberta et Athabaska.*)

(*Voir* rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* rapport de 1891.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim.

(*Voir* n°s 14 et 26.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 52 Vic., ch. 52, pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un endroit près de Calgary, T.N.-O., jusqu'à un endroit sur la rivière du Daim, dans le township 32, rang 21, à l'ouest du 4e méridien principal, la route étant tracée ; aussi à partir d'un endroit situé à ou près Cheadle-Station, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord, jusqu'à un point de raccordement avec la voie de Calgary, dans ou près le township 26, rang 25, à l'ouest du 4e méridien principal, avec d'autres embranchements indiqués dans l'acte.

Le 28 novembre 1888, un arrêté du conseil autorisa, sauf l'approbation du parlement, une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour la ligne allant de Cheadle-Station à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles. Cette concession a été ratifiée par l'acte des subventions en terres 52 Vic., ch. 4 (1889).

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 9, la subvention ci-dessus a été cancellée et remplacée par une subvention n'excédant pas 6,400 acres par mille, pour le chemin de fer de Calgary jusqu'à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles.

Le 17 juin 1893 contrat fut passé avec la compagnie pour la construction du chemin ainsi subventionné et qui devra être terminé pour le 1er novembre 1894.

Compagnie de chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson.

(*Voir* n° 1 et l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 81.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 25, par. 7 (1884), autorité fut donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson: 6,400 acres par mille dans le Manitoba, et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En l'année 1880 l'acte 43 Vic., ch. 59, constitua en corporation "la Compagnie de chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson," avec pouvoir de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque autre point sur la baie d'Hudson; aussi, de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegoosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la Nelson fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier lieu mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg et Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Victoria, ch. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson, comme suit:—

	Acres.
Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba—distance évaluée, 225 milles	1,440,000
Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée, 325 milles	5,440,000
Division C.—L'embranchement, à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest—distance évaluée ne devant pas excéder 250 milles. (Concession sujette à l'approbation du parlement)	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit: 50 milles sur la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles par chaque année suivante jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère; mais si la compagnie ne termine pas sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdra son droit à une subvention pour son embranchement qui, lui-même, devra être terminé pour le 11 mai 1893.

Au mois d'avril 1888, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que 40 milles du chemin étaient terminés, à l'exception de certaines gares, etc.

Par un arrêté du conseil en date du 16 septembre 1891, le délai fixé pour l'achèvement du chemin de la compagnie a été prorogé comme suit:—

Jusqu'au 21 juin 1894 (la limite accordée par sa charte telle que modifiée par 53 Vic., ch. 80), la partie du chemin s'étendant du bout des 40 milles déjà construits jusqu'à un point sur la rive sud de la Saskatchewan près de l'extrémité occidentale du lac Bourbon, ou entre le lac Bourbon et Grands-Rapides, distance d'environ 250 milles. Cet arrêté du conseil approuvait le projet d'une convention qui devait être faite avec la compagnie pour les travaux, et cette convention a été signée le 18 septembre 1891.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 81, la passation d'un contrat avec cette compagnie fut autorisée pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de cette ligne qui se trouve entre Winnipeg et la rivière Saskatchewan, moyennant un paiement annuel de $80,000 pendant 20 ans, sous l'empire d'un arrêté du conseil en date du 16 septembre 1891. Une convention fut en conséquence conclue avec la compagnie le 18 septembre 1891.

Le 8 novembre 1893 un arrêté du conseil fut rendu prorogeant au 21 décembre 1896 le temps fixé pour l'achèvement de la ligne-mère jusqu'à la rivière Saskatchewan.

Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.

(*Voir* n° 8.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 11 (1886), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2e méridien, traversant la ville de Qu'Appelle, jusqu'au chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique devra être terminée pour le 1er novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1er janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1er novembre 1887), la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle, l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente, jusqu'à construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique; suivant les termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin doivent être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

Par l'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 66 (1889), l'article d'un acte antérieur donnant à cette compagnie le pouvoir de construire un chemin de fer suivant la voie indiquée ci-dessus a été abrogé, et la compagnie a été autorisée à construire une voie ferrée à partir d'un point de la frontière internationale sur ou près le rang 16, à l'ouest du second méridien principal, en allant dans une direction nord par Qu'Appelle-Station jusqu'à Fort-Qu'Appelle, et de là dans une direction nord-est jusqu'à un point près l'angle nord-ouest du lac Winnipegosis; la partie du chemin qui se trouvera entre son point d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-

Qu'Appelle devant être terminée pour le 1er août 1890, et toute la ligne pour le 16 avril 1896.

Par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 4, la subvention autorisée par l'acte 49 Vic., ch. 11, a été accordée à cette nouvelle ligne.

L'acte 53 Vic., ch. 83 (1890), a prorogé au 1er août 1892 le délai pour la construction de la partie de cette voie ferrée qui se trouvera entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle—le reste du chemin devant être terminé par la suite à raison de 50 milles par année.

Cet acte a été abrogé par l'acte 55–56 Vic., ch. 63 (1892), et les délais pour l'achèvement du chemin entre les points d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle ont été prolongés jusqu'au 30 octobre 1894, le chemin de fer devant être terminé par la suite à raison de 20 milles par année.

Pouvoir été donné à la compagnie de transporter ou affermer le chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, à la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central, ou à la Compagnie du chemin de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

Le ministre des chemins de fer et canaux étant président du comité des chemins de fer du Conseil privé, auquel l'acte des chemins de fer de 1888 impose certaines attributions très importantes, il paraît être à propos de donner ici un aperçu des questions qui ont été soumises au comité dans le cours de l'année 1893, ainsi que des décisions prises à leur égard. En voici l'énumération :—

Passage souterrain, rue Keele, sous les chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique, Toronto-Junction. Demande de la ville de Toronto-Junction de proroger à cinq ans le temps fixé pour le terminer.—Accordée.

Passage à niveau, par le tramway de la rue Davenport, des chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique sur l'avenue Saint-Clair, et du Grand-Tronc sur le chemin Davenport, près de Toronto. Demande par la compagnie de tramway de la rue Davenport de faire varier les ordres donnés au sujet de la répartition des frais. —Accordée.

Passage à niveau du chemin de fer Kingston et Pembroke par le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental près la station Harrowsmith.—Accordé.

Occupation de la rue John, dans le village d'Eganville, par le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.—Approuvée.

Raccordement de l'embranchement Tring et Mégantic du chemin de fer Québec-Central avec le chemin de fer Québec-Central à Mégantic.—Approuvé.

Projet de passage à niveau, par le Grand-Tronc, de la rue Gareau, dans la ville de Saint-Henri (Montréal).—Pas approuvé.

Embranchement du Grand-Tronc, de Montréal à la côte Saint-Paul.—Sanctionné.

Embranchement du Grand-Tronc aux carrières de Queenston, dans le township de Niagara, Ontario.—Sanctionné.

Fossé à travers la ligne du Grand-Tronc dans la 1ère concession du township de Sandwich-Est, comté d'Essex, Ont.—Ordonné.

Passage à niveau par le chemin de fer des Comtés-Unis sur le chemin Sud-Est et son raccordement avec le chemin de fer du comté de Drummond à Sainte-Rosalie. —Approuvé.

Passage à niveau par le chemin de fer des Comtés-Unis sur le chemin de fer Montréal, Portland et Boston à Rougemont.—Approuvé.

Passage à niveau par le chemin de fer des Comtés-Unis sur le chemin de fer Montréal, Portland et Boston à Sainte-Angèle.—Approuvé.

Passage à niveau par le chemin de fer des Comtés-Unis sur le chemin de fer Grand-Tronc à Saint-Hyacinthe.—Approuvé.

Passage à niveau par le chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit sur le chemin de fer Erié et Huron dans le township d'Harwich, près Blenheim.—Approuvé.

Demande de la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit de modifier l'ordre qui prescrivait de placer une aiguille interposée et un sémaphore au passage à niveau de son chemin sur le chemin de fer Leamington et Saint-Clair, au village de Leamington.—Usage de passage à niveau sans ces accessoires autorisé jusqu'à avis ultérieur.

Pont faisant traverser la rivière Gananoque par le chemin de fer des Mille-Iles. —Approuvé.

Passage à niveau par le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à Arnprior.—Approuvé.

Passage à niveau par le Pacifique sur les rues entre Eastern Avenue et Parliament Street, inclusivement, Toronto.—Approuvé. Barrières et gardiens à Eastern Avenue et Trinity Street.

Voie de garage du chemin de fer Canadien du Pacifique sur la rue Beachell, Toronto.—Approuvée.

Ouverture d'une voie publique au point de croisement du Grand-Tronc (chemin de ceinture) et du chemin de fer Canadien du Pacifique, 2e concession, à l'est de Yonge, près Toronto.—Pendante.

Moyen de protection aux croisements à niveau du tramway électrique de Toronto par les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique à l'est de Don.—Cause pendante; il y a des arrangements temporaires.

Demande de répartition des frais occasionnés par les travaux de protection dont l'exécution avait été ordonnée aux croisements à niveau des rues Dufferin et Bathurst, Toronto, par le Pacifique.—Ordre de répartition donné.

Aiguille interposée aux croisements à niveau du Grand-Tronc par le chemin de fer Canada-Sud à Hagarsville, Appin, Yarmouth, Southwold, Welland et Canfield.—Approuvée, et permis aux trains de passer sans arrêter.

Aiguille interposée au croisement du Grand-Tronc (chemin de ceinture) par le Pacifique près du Don.—Approuvée, et permis aux trains de passer sans arrêter.

Aiguille interposée au croisement du Grand-Tronc par le chemin de fer Canada-Sud à la Jonction de Port-Dover.—Approuvée, et permis aux trains de passer sans arrêter.

Passage à niveau du Grand-Tronc par le tramway de Brantford sur les rues Colborne et Oxford, à Brantford.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer des Comtés-Unis près d'Iberville.—Approuvé.

Prolongement de l'avenue Lansdowne, Toronto, à travers les voies du Grand-Tronc et du Pacifique.—Cause pendante.

Moyen de protection au croisement du chemin de fer Canada-Sud aux Chutes-Niagara.—Un signaliste fourni par la compagnie.

Plainte *re* insuffisance de protection aux croisements du chemin de fer Canada-Sud par le chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit à Pelton, McGregor et Leamington, et au croisement du Canada-Sud par le chemin de fer Erié et Huron à Courtright.—Pendante.

Croisements des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique dans la ville de Peterboro' par le tramway de Peterboro' et Ashburnham.—Approuvé.

Croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal à Saint-Louis du Mile-End.—Approuvé.

Croisement de rues dans la ville de Magog par le chemin de fer Canadien du Pacifique.—Cause pendante.

Plainte *re* péages exigés des voyageurs sur le chemin de fer Grand-Tronc entre Hamilton et le pont suspendu de Niagara, et entre Oshawa et Toronto.—Plainte renvoyée pour absence de cause suffisante.

Aiguille interposée au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.—Approuvée, et permis aux trains de passer sans arrêter.

Aiguille interposée au croisement du chemin de fer Erié et Huron par le chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit près de Bleinheim.—Approuvée, et permis aux trains de passer sans arrêter.

Aiguille interposée au croisement du chemin de fer Canada-Sud par le chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit à Pelton.—Approuvée et permis aux trains de passer sans arrêter.

Passage à niveau du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer (électrique) du Parc et de l'Ile de Montréal à Saint-Louis du Mile-End.—Approuvé.

Deux déviations du chemin public par la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental à la Chute-aux-Iroquois.—Approuvées.

Clôture d'une partie de la rue Thistle et formation de certaines rues nouvelles par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Sarnia.—Cause pendante.

Passage à niveau du chemin de fer Grand-Tronc par le chemin de fer du comté de Drummond près de la station d'Aston.—Approuvé.

Substitution d'un double à un simple croisement de voie du tramway électrique d'Ottawa sur le chemin de fer Canada-Atlantique, rue Bank, Ottawa.—Approuvée.

Institut des Cultivateurs du Manitoba-Central. Plainte *re* différence dans les prix de transport des chemins de fer.

Croisement du chemin de fer Grand-Tronc par le tramway à Montréal et Saint-Henri.—Cause pendante.

Drain à travers le chemin de fer Canada-Sud dans le township de Tilbury-ouest. Question de sa construction.—Pendante.

Passage à niveau du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer des Comtés-Unis près d'Iberville. Demande de changer l'endroit du croisement tel que déjà autorisé.—Accordé.

Passage à niveau du chemin de fer Kingston et Pembroke par le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound près de Renfrew.—Approuvé.

Déviation d'un chemin public dans les townships de Salaberry et Grandison par la Compagnie de chemin de fer Montréal et Occidental.—Approuvée.

LOIS CONCERNANT LES CHEMINS DE FER ADOPTÉES PENDANT LA DERNIÈRE SESSION.—56 VICTORIA (1893).

CHAP.

2 Acte autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction de lignes de chemins de fer y mentionnées.

4 Acte concernant l'octroi de subventions en terres aux compagnies de chemins de fer.

6 Acte ratifiant la vente du chemin de fer d'embranchement sur Carleton, cité de Saint-Jean.

38 Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

39 Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac-Supérieur.

40 Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer urbain de Calgary.

41 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

42 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer des Comtés du Centre.

43 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Chilliwhack.

44 Acte constituant en corporation la Compagnie de transport et de chemin de fer Cleveland, Port-Stanley et London, et ratifiant une convention au sujet du chemin de fer London et Port-Stanley.

45 Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et Kootenay.

46 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

47 Acte concernant la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada.

48 Acte à l'effet de mettre en vigueur une convention conclue entre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et la corporation de la cité de Toronto.

49 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.

50 Acte concernant le chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit.

51 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer London et Port-Stanley.

52 Acte portant refonte et modification de certains actes concernant la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest du Canada.

53 Acte concernant la Compagnie de chemin de fer Manitoba et Sud-Est.

54 Acte à l'effet de rétablir et de modifier l'acte constitutif de la Compagnie de chemin de fer et de bacs Moncton et l'Ile du Prince-Edouard.

55 Acte modifiant l'acte constitutif de la Compagnie du chemin de fer Montréal et Atlantique.

56 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Nakusp à Slocan.

57 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Nelson et Fort-Sheppard.

58 Acte pour rétablir et modifier l'acte constitutif de la Compagnie de chemin de fer et de steamers Nord-Atlantique, et pour changer son nom en celui de Compagnie de chemin de fer et de steamers de Québec et du Labrador.

59 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest.

60 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

61 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Témiscouata.

62 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.

CHAP. 56 Victoria (1893)—*Suite.*

63 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest, et à l'effet d'en changer le nom en celui de Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis.

64 Acte modifiant l'acte constitutif de la Compagnie du pont de Buffalo et Fort-Érié.

65 Acte constituant en corporation la Compagnie de steamers Canada-Atlantique et Plant, à responsabilité limitée.

66 Acte constituant en corporation la Compagnie de canaux de l'Amérique du Nord

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat, se rattachant aux lacs et rivières navigables, sont les suivants:—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et des lacs;
2. Ceux du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain;
3. Ceux de la rivière des Outaouais;
4. Ceux de la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston;
5. Ceux de la Trent;
6. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

DÉPENSES TOTALES POUR LES CANAUX ET LEUR ENTRETIEN.

La liste qui suit indique la somme totale imputée au compte du capital, et que l'Etat a employée à la construction et à l'agrandissement de chacun des canaux du Canada; elle comprend une période de temps à compter avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1893:

Canal Lachine	$ 9,686,684 51
Canal Beauharnois	1,611,690 26
Canal Soulanges (en construction)	264,572 00
Canaux Williamsburg (en voie d'agrandissement)	2,940,551 13
Canal Cornwall (en voie d'agrandissement)	4,649,574 35
Relevés hyd. du fleuve et des canaux du St-Laurent	943,178 36
Canal Murray	1,247,470 26
Canal Welland	23,762,294 61
Canal du Sault Sainte-Marie (en construction)	1,475,344 45
Canal Sainte-Anne	1,170,215 63
Canaux Carillon et Grenville	4,025,553 00
Canal de la Culbute	379,494 46
Canal Rideau (y compris la division de Perth)	4,560,285 60
Canal de la Trent	1,088,483 87
Ecluse Saint-Ours	121,537 65
Canal Chambly	637,206 76
Canal Saint-Pierre	645,994 94
Total	$59,210,131 84

En sus de ce qui précède les sommes qui suivent, imputables au revenu, ont été dépensées:—

A renouveler	$ 1,941,198 13
A réparer	4,550,801 97
Pour le personnel et l'entretien	5,608,661 52
Soit un total de	$71,310,793 46

Les recettes totales se sont élevées à $9,850,578.56.

On trouvera les détails de ce qui précède à l'annexe n° 2, p. 2.

DÉPENSES ET RECETTES TOTALES DE L'EXERCICE.

Les dépenses totales faites pour les divers canaux pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893 se répartissent comme suit :—

Construction, au compte du capital	$ 2,069,573 30
Réfactions, au compte du revenu	196,185 84
Réparations	204,759 39
Personnel et entretien	291,588 97

La perception des recettes provenant des canaux, qui se faisait autrefois par le ministère du revenu de l'intérieur, a été confiée à notre ministère par une ordonnance du conseil rendue le 4 juin 1889 en vertu de l'acte 52 Vict., chap. 19. On trouvera à l'annexe " Revenu et statistiques des canaux " (n° 23, p. 266), les détails relatifs à ce service et diverses statistiques commerciales se rattachant à la saison de navigation de 1892.

Les recettes nettes provenant des canaux se sont élevées à $357,089.87, contre $324,475.24 pendant l'exercice précédent,—soit une augmentation de $32,614.63.

La somme des remises de péages pour grain et autres denrées s'est chiffrée par $40,032.40 en 1892-93, contre $52,270.10 pendant l'exercice précédent. Il n'a pas été accordé de remises pendant la saison de 1893.

Le tableau suivant fait voir la somme perçue à chaque canal à titre de recettes proprement dites des canaux, des loyers de chutes d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1893.

On en trouvera les détails dans le rapport de l'inspecteur, annexe n° 18, p. 205.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quai et d'emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Welland	202,106 45	...	182 09	163 52	5,691 10	208,143 16
Saint-Laurent	67,200 84	2,705 34	124 00	14,977 73	29,373 14	114,381 05
Chambly	21,836 22	...	20 00	1 00	130 00	21,987 22
Ottawa	41,161 09	...	10 00	28 00	21 00	41,220 09
Rideau	5,145 43	186 32	13 00	176 00	2,638 55	8,159 30
Vallée de la Trent	667 91	...	...	44 25	63 00	775 16
Saint-Pierre	2,948 18	...	...	...	...	2,948 18
Murray	619 94	...	...	...	...	619 94
Total	341,686 06	2,891 66	349 09	15,390 50	37,916 79	398,234 10
Moins—Remises des péages						41,144 23
Recettes nettes						357,089 87

Les quelques données qui suivent sur le trafic des canaux pendant la saison de navigation de 1892 offrent un certain intérêt :—

Par le canal Welland il a passé 955,554 tonneaux de fret, dont 529,569 se composaient de produits agricoles. La quantité transportée sur les canaux du Saint-Laurent a été de 966,755 tonneaux, dont 464,672 de produits agricoles. Sur les canaux de l'Ottawa la quantité transportée s'exprime par 647,011 tonneaux, dont 628,449 de produits de la forêt. 261,951 tonneaux de grain (blé, orge, maïs, avoine, pois et seigle) ont été descendus à Montréal par les canaux Welland et du Saint-

Laurent, et sur cette quantité 195,244 tonneaux, après transbordement dans des ports canadiens, ont été exportés. 201,540 tonneaux de grain sont passés par le canal Welland venant de ports des Etats-Unis à d'autres ports du même pays.

268,830 tonneaux de grain sont arrivés à Kingston, à la tête du fleuve Saint Laurent, dans des navires qui avaient passé par le canal Welland. Sur cette quantité, des navires canadiens ont transporté 158 chargements s'élevant en totalité à 129,018 tonneaux, et des navires américains 89 chargements représentant 109,812 tonneaux. 4,341 tonneaux ont été pris à Ogdensburg et transportés à Montréal.

Il semblerait bon de signaler ici brièvement certains faits concernant les droits de péages imposés sur le passage du blé et autres produits alimentaires, par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent.

En 1882, les péages sur le canal Erié ont été abolis.

En 1884, sur de pressantes instances d'expéditeurs et d'autres intéressés dans le commerce de grain, des arrêts du conseil ont été passés dans le but de faire face à cette abolition des péages sur le canal Erié. Ils réduisaient de moitié, pour la période alors courante, les péages, pour le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, imposés sur le blé et certains autres produits alimentaires, expédiés à Montréal et à d'autres ports canadiens à l'est de Montréal.

L'année suivante, en 1885, les droits de péages sur ces produits furent de nouveau réduit à 2 cents la tonne, et, subséquemment, d'année en année, à venir jusqu'en 1891, des arrêts spéciaux ont accordé cette concession.

En 1892 la réduction fut accordée à la condition qu'elle ne s'appliquerait qu'aux produits réellement exportés.

Par une proclamation présidentielle portant la date du 18 août 1892, les Etats-Unis établirent, sur le canal des chutes Sainte-Marie, un taux de péages au moyen duquel ils prélèvent 20c. par tonne sur tout le fret transporté "à un port quelconque du Canada," bien que, fait à noter, le canal des chutes Sainte-Marie ait passé du contrôle de l'Etat du Michigan à celui du gouvernement de Washington à la condition formelle que le canal serait pour toujours libéré de tout péage; ce transfert de juridiction eut lieu subséquemment au traité de Washington et à l'engagement pris par l'Etat que les sujets britanniques auraient l'usage du canal aux mêmes conditions que les habitants des Etats-Unis.

Par un arrêté du conseil rendu le 13 février 1893 les péages des canaux imposés sur les dits produits alimentaires pour le passage par les canaux en question des navires allant vers l'est furent fixés à 10c. par tonneau, sans mentionner leur destination; là-dessus, par une proclamation portant la date du 21 février 1893, le président des Etats-Unis suspendit les péages imposés par sa précédente proclamation sur les navires passant par le canal des chutes Sainte-Marie.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relient, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,200 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Chemins de fer et canaux.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles ; la chute totale, directement rachetée par les écluses, est de 533¼ pieds ; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal des chutes Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie.

Ce canal a un peu plus d'un mille de long, avec une largeur de 100 pieds au fond et une écluse dont les dimensions sont comme suit :—Longueur 515 pieds, largeur 80, ouvertures des portes 60 pieds, avec 16 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds. Ce canal permet la navigation entre les deux lacs aux navires d'un tirant de 16 pieds d'eau.*

---

* D'après le rapport du chef des ingénieurs de l'armée des E.-U., daté 30 septembre 1892, et couvrant l'exercice clos le 30 juin 1892, le dernier reçu, une écluse beaucoup plus grande est en cours de construction sur l'emplacement que les deux vieilles écluses occupaient en 1855, et on est à creuser le canal en conséquence pour lui donner une profondeur navigable de 20 pieds. Les dimensions de cette nouvelle écluse seraient : 800 pieds de long entre les portes, 100 pieds de large sur toute la longueur, avec 21 pieds d'eau sur les seuils, avec ascension de 18 pieds environ en un seul changement de niveau. Le prix de l'écluse et de l'approfondissement du canal est calculé à $4,738,865. Au mois d'août 1886, le Congrès a voté un crédit de $250,000. La dépense totale, jusqu'au 30 juin 1892, a été de $818,103.38. Au 1er juillet 1892, il restait des crédits une somme de $1,931,923.25 non dépensée. Pendant l'exercice devant finir le 30 juin 1894, une nouvelle somme de $2,000,000 pourrait être dépensée avec profit, dit-on, vu l'importance qu'il y a de terminer le canal le plus tôt possible, car il n'y a présentement qu'une seule écluse pour l'énorme trafic.

Le même rapport et ses annexes constatent que pendant l'exercice clos le 30 juin 1892, le canal a été fermé le 6 décembre 1891 et rouvert 18 avril 1892, soit ouvert durant 233 jours ; qu'il y est passé 11,557 navires portant 9,828,874 tonneaux de fret et 25,697 passagers, le nombre des éclusages étant de 5,615. Les frais d'exploitation et d'entretien du canal pendant l'exercice 1891-92, ont été de $61,389.74, y compris $21,665.12 pour réparations.

Un rapport spécial traite des opérations du canal pendant la saison de navigation de 1891. On y voit que dans le cours de cette saison le canal a été ouvert durant 225 jours, que 10,191 navires portant 8,888,759 tonneaux de fret et 26,190 passagers ont passé par 4,981 éclusages, et que la valeur totale du fret était de $128,178,208.51, contre $102,214,948.70 en 1890.

Le nombre total des bâtiments enregistrés qui se sont servi du canal pendant la saison a été de 652, dont 396 à vapeur et 256 à voiles. Le plus gros chargement porté par un steamer a été de 3,136 tonneaux. 101 steamers ont porté 2,000 tonneaux et plus, et 8 voiliers 2,500 tonneaux et plus.

La somme totale payée pour fret a été de $9,849,022.81 ; le nombre total de tonneaux par mille (le nombre de milles parcourus multiplié par le tonnage du fret) a été de 7,292,462,269, le coût par mille par tonneau, 1·35, contre 1·3 en 1890. La distance moyenne franchie par le fret a été 820·4 milles. Les principaux articles de fret ont été :—Blé, 38,816,570 ; autre grain que le blé, 1,032,104 boisseaux ; farine, 3,780,143 barils ; houille, 3,507,532 tonneaux de 2,000 lbs ; minerai de fer, 3,560,213 tonneaux.

Comparaison faite avec la saison de 1890, il y a eu une augmentation anormale dans la quantité du blé et de ses produits ; la quantité de blé transportée en 1890 avait été de 16,217,270 boisseaux. D'un autre côté, la quantité de minerai de fer qui, durant toute la période écoulée depuis 1881 avait formé en moyenne 50 pour 100 du fret total passé par le canal, a subi une diminution considérable qui s'est chiffrée par 25 pour 100 pendant la saison de 1891. Le fret total de cette dernière saison a accusé une diminution d'environ 2 pour 100. Toutefois, le trafic de l'exercice démontre que ce déficit a été comblé, et que le fret total de cet exercice a dépassé de 1,768,622 tonneaux celui de tous les précédentes. A l'eau basse des lacs qui a fait tomber le niveau du canal à une profondeur moyenne de 14·42 pieds, et à un arrêt de cinq jours qu'a subi le trafic du canal par suite du naufrage d'un navire dans la rivière Sainte-Marie, naufrage qui a retardé 275 navires dans leur marche, est en partie attribuée la diminution signalée dans les opérations de la saison.

L'évaluation totale des navires qui se sont servi du canal en 1891 est portée à $34,066,800, contre $19,773,950 en 1887, et $29,635,500 en 1890.

Il n'y a pas de péage sur ce canal.

Simultanément avec l'agrandissement de ce canal, on a entrepris et on est à exécuter des travaux d'amélioration dans le chenal sud de la rivière connu sous le nom de chenal du lac Hay, en aval des chutes. On se propose de faire un chenal de 300 pieds de largeur et 20 de profondeur navigable. La nouvelle voie abandonnera le chenal navigable actuel de la rivière à un endroit (Rapide de Sugar-Island) situé à environ 2½ milles en aval du canal, passera dans le lac Hay, et par la voie de Middle-Neebish, se raccordera au chenal actuel, au pied de Sugar-Island, ce qui gagnera une distance de 11 milles (16 milles au lieu de 27) et donnera une voie qui pourra être éclairée de façon à être navigable la nuit, avantage que ne pourrait pas offrir le chenal d'aujourd'hui sans l'emploi d'un grand nombre de feux. Le rapport des ingénieurs déjà cité estime à $2,659,115 le coût probable de cette entreprise. Au 30 juin 1891, il avait été dépensé $1,109,806.09.

Le gouvernement fédéral est en voie de construire, sur le côté canadien de la rivière, une grande écluse et un canal. Ce canal sera dénommé "Canal du Sault-Sainte-Marie." On en trouvera une description générale à l'annexe 6, p. 121, du présent rapport.

Ci-suit un court résumé des principaux travaux, en cours d'exécution, se rattachant au plan d'agrandissement des canaux sur toute la ligne de navigation entre les eaux où la marée se fait sentir et le lac Supérieur.

Le plan d'agrandissement comprend des écluses aux dimensions suivantes:—270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large, et une profondeur navigable de 14 pieds d'eau sur les seuils. L'écluse du Sault-Sainte-Marie aura 900 pieds de long, 60 de large, et une profondeur plus qu'équivalente aux 21 pieds de la nouvelle écluse américaine.

Canal Lachine.—Sur le canal Lachine les fondations des constructions permanentes ont été posées à la profondeur voulue pour les navires tirant 14 pieds, mais il reste encore à baisser le fond de 2 pieds sur une distance de 6½ milles pour obtenir cette profondeur.

Lac Saint-Louis.—Sur une étendue de quatre milles en amont de l'entrée du canal Lachine, le lac Saint-Louis est obstrué par de nombreux hauts-fonds, formés principalement de matières dures, qu'il est nécessaire d'enlever pour établir un chenal en rapport avec la navigation de 14 pieds. Ce chenal a fait l'objet d'études hydrographiques, et des plans ont été préparés pour que les travaux commencent bientôt. On y a fait un peu de dragage pour connaître les matières qui en forment le fond et les moyens à prendre pour les enlever.

Canal Soulanges.—Entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, il y a dans le fleuve une montée d'environ 83 pieds qui est rachetée par le canal Beauharnois, sur la rive sud du Saint-Laurent. Le nouveau canal (Soulanges) est en voie de construction sur la rive nord. Il aura environ 14 milles de long.

Lac Saint-François.—Dans le lac Saint-François les obstacles qui s'opposent à une navigation de 14 pieds sont de moindre importance, et ils se trouvent principalement près de l'extrémité ouest, où il s'agit de faire disparaître quelques hauts-fonds.

Canal Cornwall.—Les travaux du canal Cornwall sont tous à l'entreprise. Les deux écluses d'aval, etc., ont été terminées en 1882. Les quatre autres écluses sont construites, mais il reste à faire quelques travaux au barrage. On est à creuser le canal proprement dit. Le chenal nord du fleuve Saint-Laurent, entre la terre ferme et l'île Sheik, sera utilisé au moyen de barrages, au lieu d'approfondir et d'élargir le canal en cet endroit.

Canal de la Pointe-Farran.—Rien n'a encore été fait de l'approfondissement du canal de la Pointe-Farran, sauf les études hydrographiques nécessaires.

Canal du Rapide-Plat.—Au Rapide-Plat l'écluse de prise d'eau est terminée et en usage ; les travaux qu'il reste à faire pour compléter l'approfondissement sont en cours.

Entre le canal Cornwall et le canal des Galops les biefs du fleuve demandent à être approfondis ou améliorés en certains endroits.

Canal des Galops.—Ce canal a 7⅝ milles de long et rachète les rapides Iroquois, Cardinal et Galops. Les Iroquois et Cardinal sont de très forts courants plutôt que des rapides.

On est à agrandir ce canal sur une longueur d'environ 4,000 pieds à partir de l'entrée d'amont jusqu'à un point en aval des rapides des Galops, où une nouvelle

écluse, à peu près terminée, permettra de passer dans la rivière. A l'exception des relevés préliminaires il n'a encore rien été fait dans le sens de l'approfondir.

A partir de l'entrée d'amont de ce canal jusqu'au bief de Prescott, distance d'environ trois milles, le chenal sinueux et en partie peu profond passe sur ce qu'on appelle le " Rocher Plat," et se trouve dans les eaux américaines. L'amélioration et l'utilisation du chenal nord ou canadien de la rivière forme partie du projet d'agrandissement.

Canal Welland.—L'agrandissement de ce canal est terminé.

Canal du Sault-Sainte-Marie.—Les travaux sur ce canal se continuent. La maçonnerie de l'écluse est terminée.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal.....	8½ milles statutaires.	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	5	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds
Chute totale des écluses.....	45 pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils... à 2 écluses	16 "	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils... à 3 écluses	9 "	14 "
Largeur moy. du canal neuf..		150 "

Le profondeur du prisme du canal, entre les écluses, est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vielles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série des rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils vont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Le dernier plan d'agrandissement du canal Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre ; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts, les murs latéraux et les ponceaux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau. Sur le Saint-Laurent et jusqu'à Lachine—distance d'une quinzaine de milles—le chenal actuel, qui est large et profond, pourrait être utilisé pour un espace d'environ 11 milles. Sur les 4 milles d'aval, cependant, il aurait besoin d'être approfondi et élargi à certains endroits. On a fait du dragage expérimental dans le but de déterminer la nature des matériaux à enlever et la meilleure manière de les enlever.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1892 et ouvert le 4 mai 1893.

Le 12 décembre 1892 une fuite importante s'est déclarée dans la levée du canal vis-à-vis la filature de Montréal, aux écluses Saint-Gabriel. Il a fallu un temps et des dépenses considérables pour l'aveugler.

Le 10 mai 1893, le pont Saint-Gabriel fut touché et avarié par le remorqueur *Wm Paul.*

L'augmentation extraordinaire du trafic sur la rue Wellington, Montréal, et l'encombrement qui en résultait au pont qui traverse le canal rendaient de nécessité absolue depuis plusieurs années l'adoption de mesures destinées à faciliter le passage du pont. Finalement, après étude de plusieurs plans, il fut décidé de remplacer l'ancien pont devenu insuffisant par un autre plus large, et dans le cours de l'hiver de 1892-93 les travaux nécessaires, comprenant un nouveau pont de chemin de fer, furent entrepris et poussés avec une vigueur qui devait en assurer l'exécution avant l'ouverture de la navigation.

La navigation n'a subi aucune interruption.

L'eau a été maintenue à une hauteur satisfaisante.

Le rapport de l'ingénieur surintendant intérimaire donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexe 9, p. 139.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ 445,933 21
Renouvellements, imputable au revenu	50,937 40
Réparations	51,616 79
Personnel et entretien	53,185 00
Total	$ 601,722 40

Les travaux furent conduits à bonne fin pour l'époque déterminée, et l'eau fut introduite dans le canal le 1er mai. L'importance des travaux à exécuter, le peu de temps laissé à leur accomplissement, et le désavantage d'un hiver très rigoureux, ont nécessairement entraîné de fortes dépenses. Toutefois, ces frais dépassent tellement les prévisions de l'entreprise qu'on a cru devoir, dans l'intérêt public, ouvrir une enquête pour en connaître toutes les circonstances, et une commission spéciale chargée de ce soin a siégé une partie de l'été à Montréal. Elle n'a pas encore fait rapport.

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼ milles statutaires.
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	28½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 "

Ce canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15¼ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé le 1er décembre 1892 et rouvert le 1er mai 1893.

Par suite d'une fuite survenue dans la levée près de l'écluse n° 12, la navigation a été interrompue durant 15 heures.

On trouvera les détails des réparations à l'annexe 9, p. 143.

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital	$ Nil.
Renouvellements, imputable au revenu	Nil.
Réparations	14,107 11
Personnel et entretien	20,348 34
Total	$34,455 45

CANAL CORNWALL.

Longueur du canal	11½ milles.
Nombre d'écluses	6
Dimensions des écluses (trois)	200 pieds x 55 pds.
Dimensions des deux écluses d'aval et de l'écluse de prise d'eau	270 x 45.
Chute totale des écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
" aux deux écluses d'aval	14 "
Largeur du canal au plafond (excepté à 3 ponceaux)*	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, navigable pour les vaisseaux du tonnage maintenant en usage.

Le canal Cornwall se continue au delà des rapides du Long-Sault.

Le canal a été fermé le 14 décembre 1892 et rouvert le 1er mai 1893.

Toutes les réparations nécessaires ont été exécutées. Le 3 août 1892, la barge *Toronto*, en remorque, a emporté les portes de l'écluse n° 19, causant un retard de 28 heures; et le 2 juin 1893, le steamer *Hall* a emporté les portes d'aval de la même écluse, arrêtant la navigation durant 26 heures.

On a maintenu la navigation d'une manière satisfaisante pendant la saison. (*Voir* annexe 12, p. 165.)

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancien canal) ont été terminées en 1882. Leurs dimensions sont celles que comporte le plan d'agrandissement général: longueur, 270 pieds; largeur, 45; profondeur d'eau, 14. Le bassin, entre ces deux écluses, a 825 pieds de long. L'écluse de prise d'eau est aussi terminée et en usage.

Les trois écluses qu'il reste à faire sont pratiquement terminées. Le creusage et l'agrandissement du prisme du canal seront bientôt terminés.

Comme il avait été décidé d'adopter le chenal nord du fleuve Saint-Laurent entre l'île de Sheik et la terre ferme comme une partie du canal, l'agrandissement du canal

* NOTE.—Bien que la largeur du plafond soit de 100 pieds, comme il est dit, on doit remarquer que cette largeur est celle du plafond du vieux canal, où ne devaient passer que des navires de 9 pieds de tirant.

en cet endroit fut abandonné. La construction des barrages nécessaires à travers le chenal a été donnée à l'entreprise le 19 juin 1893, et elle est en cours.

Les travaux de l'exercice sont décrits en détail dans les annexes du présent rapport. (*Voir* annexe 12, p. 166.)

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital	$352,536 13
Renouvellements, imputable au revenu	nil.
Réparations	9,668 14
Personnel et entretien	15,173 01
Total	$377,377 28

CANAUX WILLIAMSBURGH.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de canaux Williamsburg.

Ces canaux ont été fermés le 13 décembre 1892 et rouverts le 27 avril 1893.

Il n'est pas arrivé d'accident sérieux, et on rapporte que la navigation a été maintenue d'une manière satisfaisante.

Les dépenses faites sur ces canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit:

Construction, imputable au capital	$372,193 29
Renouvellements, imputables au revenu	3,675 00
Réparations	8,347 97
Personnel et entretien	8,676 03
Total	$392,892 29

Le seul accident grave est arrivé en juin 1893 ; le steamer *Acadia* a touché une roche dans un endroit où les opérations de dragage du canal l'avaient laissée. Le steamer a coulé bas, ce qui a nécessité la mise du canal à sec. Pour les détails, *voir* l'annexe 12, p. 168.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal	¾	de mille.
Nombre d'écluses	1	"
Dimensions de l'écluse	200	pieds x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse	4	pieds.
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau	9	"
Largeur du canal au plafond	50	"
Largeur du canal à la surface de l'eau	90	"

De la tête du canal Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter, si c'est nécessaire, le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On n'a pas commencé l'agrandissement de ce canal, mais on a fait des relevés hydrographiques et préparé des plans. (*Voir* l'annexe 12, p. 169.)

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal	4 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides.

NOUVEAUX TRAVAUX.

On a commencé l'agrandissement de ce canal dans les proportions que comporte le plan général. Les travaux consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, et à construire une nouvelle écluse de prise d'eau et un canal d'alimentation en rapport avec l'ancienne. Le fond du chenal, sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse a été terminée en 1888, et les derniers travaux qui s'y rattachent sont aussi finis. On a adjugé dans le cours du mois de janvier 1891 l'entreprise de l'agrandissement du reste du canal, y compris l'écluse à la sortie du canal. Les travaux sont en voie d'exécution. (*Voir* annexe 12, p. 170.)

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅝ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimension des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	15½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement et d'approfondissement de l'entrée d'amont, et de construction d'une écluse d'ascension de la rivière en aval des rapides des Galops, à environ 4,000 pieds de l'entrée d'amont, ainsi que d'une écluse de garde et d'un coursier d'alimentation du canal contigu à cet endroit, ont été donnés à l'entreprise en novembre 1888. L'écluse de garde et l'écluse d'ascension sont terminées et prêtes à recevoir leurs portes, et les autres travaux sont en bonne voie.

En se servant de cette écluse d'ascension les navires d'un léger tirant d'eau capables de remonter le courant des rapides des Iroquois et de Cardinal pourront se

dispenser de prendre la route du canal sur une longueur de 7 milles environ, en ne parcourant que les 4,000 pieds qui séparent l'écluse de l'entrée d'amont pour passer les rapides des Galops.

On n'a encore pris aucune mesure, à part les levées hydrographiques préliminaires, en vue d'agrandir les 7 milles du canal à l'est de cette écluse.

En 1880, on a commencé à creuser un nouveau chenal à travers certains hauts-fonds des rapides des Galops, et en 1888 on a fait rapport qu'il était terminé. Le chenal, ainsi amélioré, a environ 3,300 pieds de long sur 200 pieds de large. L'intention du département était d'offrir un passage sûr lorsque l'eau est à un bas niveau dans le fleuve (9 pieds sur les seuils d'écluse à l'entrée d'amont de l'ancien canal des Galops) pour les navires tirant 14 pieds d'eau. On a jugé nécessaire d'allouer une marge nette de 3 pieds sous la quille d'un navire de ce tirant, la profondeur devant être, par conséquent, de 17 pieds d'eau. L'ingénieur-surintendant était d'avis que ces travaux pourraient être terminés en 1888, et il a fait un rapport qui établit qu'il ne s'était pas trompé.

Toutefois, après de nouvelles études, on a constaté qu'en certains endroits il y a moins de 18 pieds de profondeur; en conséquence une levée hydrographique des plus précises a été faite, avec un navire spécialement adapté à ces travaux, sous la direction de M. Kennedy, ingénieur en chef des commissaires du port de Montréal, à titre d'expert indépendant. Le rapport de M. Kennedy établit qu'il existe dans le chenal des obstacles qui, en certains endroits, rendent la profondeur navigable considérablement moindre que celle qu'exigent les navires tirant 14 pieds d'eau.

De gros propulseurs et d'autres navires tirant plus de 9 pieds n'eau ont passé par le nouveau chenal; mais ce dernier ne peut être regardé comme sûr, après les résultats obtenus par M. Kennedy.

Pour compléter parfaitement le projet, il faudra faire quelques travaux de moindre importance pour détourner certains courants contraires dont il faudra reconnaître l'action au moyen d'expériences après le creusement du chenal.

Dans le cours de la saison de 1892 on a terminé le relevé hydrographique de ce qu'on appelle "le chenal du nord," à partir de la tête du canal des Galops jusqu'à la tête de l'île Spencer, chenal qui, une fois amélioré, offrirait un trajet de $\frac{2}{3}$ de mille plus court que le chenal du sud, dans les eaux américaines, dont on se sert maintenant. (*Voir* annexe 12 page 171.)

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	$5\frac{1}{6}$ milles.
Largeur au plafond	80 pieds.
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac.	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

Les travaux comprennent une tranchée de $4\frac{1}{4}$ milles de long, dans l'isthme, et aux deux extrémités, des accès creusés à la drague, ainsi que d'autres ouvrages, le tout occupant une longueur de $9\frac{1}{2}$ milles. Il n'y a pas d'écluses. Le canal est traversé par quatre ponts tournants.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de la Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, jusqu'au Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

Le canal a 80 pieds de largeur au fond, et à l'eau basse sa profondeur est de 12½ pieds.

La nouvelle entrée du havre de la Presqu'île, par le lac, a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du phare principal à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur à l'entrée est de 16 pieds, aux eaux basses.

Cette année, les eaux les plus hautes ont donné une profondeur de 14 pieds 9 pouces, et les plus basses une profondeur de 12 pieds.

Le canal a été fermé à la navigation le 15 décembre 1892 et livré de nouveau à la circulation le 13 avril 1893.

La navigation de ce canal a été maintenue d'une manière satisfaisante et sans accident. (*Voir* annexe 12, p. 175.)

Les dépenses sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$30,838 79
Renouvellements, imputables au revenu	Rien
Réparations	5,341 02
Personnel et entretien	5,499 62
Total	$41,679 43

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

—	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	27½ milles.	26¾ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)		2
Nombre d'écluses. d'ascension	26	d'ascension 26
Nombre d'écluses. de prise d'eau	1	de prise d'eau 1
Dimensions	1 écluse 200 x 45 pds. 1 " 200 x 45 " 1 (de partage) 230 x 45 24 écluses 150 x 45	270 pds. x 45 pds.
Chute totale des écluses	326¾ pds.	326¾ pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ "	14 "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
" Du canal Welland à la rivière, *via* l'écluse à l'aqueduc	300 "
" De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre d'écluse—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson	2

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND—*Suite.*

Dimension des écluses	150 x 26½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 " 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Chute des écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, une pour le nouveau canal et l'autre pour l'ancien.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Le canal a été ouvert en 1883 pour les navires tirant 12 pieds d'eau, et en mai 1887 pour ceux d'un tirant de 14 pieds.

Le canal a été fermé à la navigation le 12 décembre 1892 et rouvert le 26 avril 1893.

Le 24 octobre 1892, le steamer *Arabian* a emporté les portes de l'écluse n° 4, et cet accident a retardé la navigation de 34 heures.

Le dernier exercice a donné une augmentation de 101,640 tonneaux par le nombre des navires enregistrés qui se sont servi du canal.

On trouvera à la page 186 des tableaux où sont indiqués, pour chaque mois du dernier exercice, le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau aux nouvelles écluses d'entrée à Port-Dalhousie ainsi qu'à Port-Colborne.

On trouvera aux annexes les détails sur les réparations exécutées. (*Voir* annexes 15, p. 183, et 16, p. 187.)

Les dépenses faites sur ce canal dans le cours du dernier exercice se décomposent comme suit:

Construction, imputable au capital	$ 8,259 94
Renouvellements, imputables au revenu	25,103 13
Réparations	65,016 84
Personnel et entretien	104,926 73
Total	$203,306 64

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 394 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers les lacs Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière du Sault-Sainte-Marie jusqu'à une courte distance du canal du Sault-Sainte-Marie. A partir du Sault jusqu'à Port-Arthur, la distance par le lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth, de 390 milles.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Ce canal se construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunira les lacs Huron et Supérieur.

Lorsque la rivière est à son état normal, il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La longueur du canal à travers l'île est de 3,000 pieds. Il faudra faire des travaux considérables pour creuser un chenal d'approche aux extrémités d'amont et d'aval. La longueur totale de ce canal et de ses approches sera d'environ 18,100.

Pour les fins de l'entreprise, on a divisé les travaux en trois sections, et des contrats ont été passés comme suit: Pour l'entrée d'aval, la jetée et le phare, le 30 janvier 1889; pour l'entrée d'amont, la jetée et le phare, le 26 mars 1889; et pour le canal et l'écluse d'ascension, le 20 novembre 1888.

Le projet, tel qu'énoncé dans ces contrats, comprenait une chambre d'écluse de 600 pieds de long sur 85 de large, avec une profondeur de 16½ pieds d'eau sur les seuils au niveau d'eau le plus bas connu, la largeur des portes d'entrée devant être de 60 pieds. Cette écluse était faite de manière à laisser passer deux navires en une seule éclusée. Le prisme du canal devait être à 18 pieds au-dessous du plus bas niveau connu de la rivière en amont de l'île Sainte-Marie.

Cependant, des personnes intéressées à la navigation de ce canal ont représenté que ces dimensions devraient être augmentées, et sous l'empire d'arrêtés du conseil rendus le 21 mai et le 3 juin 1891 un nouveau contrat fut passé le 19 juin 1891 avec les entrepreneurs, MM. Hugh Ryan et Cie, aux termes duquel les dimensions suivantes furent décidées :—Longueur de la chambre d'écluse 650 pieds, largeur 100 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 19 pieds; le temps fixé pour terminer ces travaux fut prorogé du 10 mai 1892 au 10 mai 1893.

Toutefois, au cours de la session de 1891, un débat eut lieu au parlement sur l'à propos de faire l'entrée de l'écluse en ligne droite avec les murs de la chambre, et le 24 décembre 1891 et le 1er avril 1892, des arrêtés du conseil furent rendus autorisant de nouveaux changements dans ce sens. Un second contrat supplémentaire fut passé avec les entrepreneurs le 5 avril 1892, et aux termes de ce contrat les dimensions de l'écluse devaient être comme suit:—Longueur de la chambre 900 pieds, largeur 60 pieds d'un bout à l'autre, avec une profondeur de 20 pieds 3 pouces d'eau sur les seuils à l'extrême bas niveau connu de la rivière en aval de l'écluse; le temps accordé pour terminer ces travaux fut fixé au 31 décembre 1894.

Subséquemment, il devint à désirer que les travaux fussent terminés plus tôt, et sous l'empire d'un arrêté du conseil rendu le 20 octobre 1892, un nouveau contrat fut passé avec les entrepreneurs, le 8 novembre 1892, pour l'exécution, avant le 1er juillet 1894, de tous les travaux qui leur avaient été donnés à l'entreprise, y compris le creusement du prisme du canal à une plus grande profondeur de 4 pieds, faisant 22 pieds au-dessous du plus bas niveau connu de la rivière.

Par le projet ainsi modifié l'écluse pourra loger trois navires les uns derrière les autres, un du type des lacs de 320 pieds de long et deux du type du canal Welland de 255 pieds de long, avec moyen d'entrer et de sortir facilement en droite ligne, par les portes de l'écluse, avec la ligne du canal.

Le canal proprement dit aura une largeur de 152 pieds au niveau d'eau basse, et au plafond une largeur de 145 pieds. La profondeur suffira à la navigation, au niveau moyen de l'eau, des navires tirant 20 pieds d'eau.

Les dépenses faites au compte de ces travaux dans le cours du dernier exercice se sont élevées à $589,801.25, soit un total de dépenses, au 30 juin 1893, de $1,475,344.45. Depuis cette date et jusqu'au 31 décembre 1893, on a dépensé une autre somme de $768,546.30, soit un total de dépenses de $2,243,890.75.

La maçonnerie de l'écluse est toute faite, et les autres travaux progressent assez bien pour faire croire qu'ils seront terminés à temps pour les opérations de l'été prochain.

On trouvera dans les annexes les détails de ces travaux. (*Voir* annexe 6, p. 121.)*

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine, ainsi que les parties navigables du bas de la rivière Ottawa,—et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa; et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route:--

L'écluse Sainte-Anne;
Le canal Carillon;
do Grenville;
do Rideau.
} Canaux de l'Ottawa.

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon	27	50⅝
Canal Carillon	⅝	51⅜
Du canal Carillon au canal Grenville	6¼	57⅝
Canal Grenville	¾	63⅜
Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

* Pour renseignements relatifs au nouveau canal américain, *voir* page lxvii du présent rapport.

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	190 x 45 pieds	200 x 45 pieds.
Chute totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

Fermée le 28 novembre 1892, cette écluse était rouverte le 29 avril 1893.

La navigation n'a pas été interrompue cette année.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux à la disposition du public. (Annexe 9, page 130.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ Nil.
Renouvellements, imputables au revenu	6,521 88
Réparations	2,800 03
Personnel et entretien	2,581 08
Total	$ 11,962 96

CANAL CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal Carillon il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Fermée le 30 novembre 1892, ce canal était rouvert le 1er mai 1893.

Par la construction du barrage Carillon, sur la rivière Ottawa, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

Dans le cours du dernier exercice cette construction a été réparée et renforcée sur une longueur de 750 pieds. (*Voir* annexe 9, p. 131.)

A partir de la tête du canal Carillon jusqu'au pied du canal Grenville il y a un espace navigable de 5½ milles.

CANAL GRENVILLE.

Longueur du canal	$5\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	$43\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui rachète les rapides du Long-Sault, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1892, et rouvert le 1er mai 1893. (*Voir* annexe 9, page 132.)

Les dépenses faites sur ces deux canaux, Carillon et Grenville, dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital	$ 207 00
Renouvellements, imputable au revenu	42,298 24
Réparations	10,669 28
Personnel et entretien	16,762 71
Total	$69,937 73

HAUT DE L'OTTAWA.

ÉCLUSES ET BARRAGES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	18 à 20 "
Profondeur de l'eau sur les seuils	5 "
Longueur collective des barrages	625 "

Depuis le canal Grenville jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à L'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides:

La Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à L'Islet, rachètent les rapides de la Culbute et de L'Islet, sur le chenal nord de l'Ottawa.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en noyant les rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Il y a une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, entre Des Joachims et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en amont et en aval de la Culbute.

L'abandon de ces écluses et l'enlèvement des barrages, dont il était question dans le dernier rapport, n'ont pas encore eu lieu. (*Voir* annexe 9, p. 133).

Les dépenses faites sur ce canal dans le cours du dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable sur le capital	Rien.
Renouvellements, imputables sur le revenu	$1,420 65
Réparations	13 55
Personnel et entretien	749 00
Total	$2,183 20

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de chute.
Différence totale des niveaux. 446¼ pds.	282¼ d'ascension et 164 de chute. durant les hautes eaux.
Dimension des écluses	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds ; profondeur navigable sur toute la longueur du canal	4½ pieds.
Largeur du canal au fond	60 " dans la terre. 54 " dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " dans la terre.

Canal Perth.

Longueur du canal	6 milles.
Nombre d'écluses	2 "
Dimensions des écluses	134 pieds x 32 pieds.
Chute totale	26 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 " 6 pouces.
Longueur du barrage	200 "
Largeur du canal au plafond	40 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	40 " dans le roc. 64 " dans l'argile.

Ce canal forme un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth.

Un arrêté du conseil du 27 septembre 1890 a déclaré ce canal partie du canal Rideau.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiqués les sources d'alimentation:

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau et pour Kingston par la rivière Cataraqoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories:

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase, autrefois appelé le lac du Diable, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

La navigation a été fermée à Ottawa et à Kingston-Mills le 30 novembre 1892. Elle a recommencé à Ottawa le 9 avril et à Kingston-Mills le 1er mai 1892.

La profondeur d'eau exigée pour la navigation a été maintenue du commencement à la fin de la saison.

La navigation n'a pas été interrompue.

On trouvera dans les annexes les détails des réparations et des autres travaux exécutés. (*Voir* annexe 10, p. 161.)

Les dépenses faites sur le canal pendant le dernier exercice, se décomposent comme suit:

Construction, imputable au capital	$ Nil.
Renouvellements, imputables au revenu	24,274 71
Réparations	18,789 50
Personnel et entretien	35,022 49
Total	$ 78,086 70

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, jusqu'à Saint-Jean, pour suivre la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La longueur depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse Saint-Ours	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ mille.	
Nombre d'écluses	1	
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45 pieds.	
Chute totale de l'écluse	5 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est	300 "	
" " ouest	690 "	

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 30 novembre 1892 et rouverte le 18 avril 1892.

Il n'y a eu aucun accident ni retard pendant l'année. (*Voir* annexe 9, p. 151.)

Les dépenses faites sur cette écluse dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ Nil.
Renouvellements, imputables au revenu	Nil.
Réparations	1,994 34
Personnel et entretien	2,136 66
	$ 4,131 00

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.	
Nombre d'écluses	9	
Dimensions des écluses :—		
Écluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds	De $22\frac{1}{2}$ à 24 pieds de large.
" d'ascension 2	124 "	
" " 3, 4, 5, 6	118 "	
" " 7, 8, 9, écluses accolées.	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	
Largeur du canal au plafond	36 "	
do à la surface	60 "	

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1892 et rouvert le 8 mai 1893.

Il n'y a pas eu d'accidents et la navigation n'a pas été interrompue.

On trouvera aux annexes une description des divers travaux et améliorations exécutés dans le cours de l'exercice. (*Voir* annexe 9, p. 145.)

Les dépenses faites sur le canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction imputable au capital.....	$ Nil.
Renouvellements, imputables au revenu.....	21,127 65
Réparations.....	12,451 03
Personnel et entretien.....	19,310 29
Total.....	$ 5[illegible],888 97

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées qne pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lac Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes à l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton ; partant du lac Balsam, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, une distance de 235 milles.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage du bois. Un bras du cours d'eau principal lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Miles		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley....		14¼
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.....	51¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam.....	61	
	132¼	32¾
Distance totale, baie de Quinté au lac Balsam.....		165

	Innavigables. Milles.
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du lac Scugog.....	27½

Les nouvelles constructions par lesquelles la navigation de la Trent a été améliorée sont les suivantes : Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes Fénelon, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young. Ces constructions, qui sont toutes terminées, ouvrent une voie de communication entre Lakefield, 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, tête des réseaux, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le nouveau barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabi et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe à la Pointe de Young, a été terminé durant l'exercice 1886-87.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le nouveau barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux (*Stony*) jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles de longueur passe par les rapides Burleigh et Lovesick et relie le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*).

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, 15¾ milles des rapides Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'au chutes Fénelon.

Aux chutes Fénelon, 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses, avec leurs dimensions.

1 écluse à Rosedale..... 100′ x 30′ x 4′ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur le seuil.

(Entretenue par le gouvernement d'Ontario.)

2 écluses à	Fénelon...	134′ x 33′ x	5′ 0′ à	7′ 6″	do	do
1 do	Lindsay	do	5′ 0″ à	7′ 0″	do	do
1 do	Bobcaygeon.....	do	5′ 8″ à	7′ 6″	do	do
1 do	Buckhorn.....	do	5′ 0″ à	9′ 0″	do	do
1 do	Lovesick	do	5′ 0″ à	9′ 4″	do	do
2 do	Burleigh.....	do	5′ 4″ à	7′ 0″	do	do
1 do	Pointe de Young.	do	5′ 0″ à	14′ 0″	do	do

(Ouvrage du gouvernement provincial.)

1 écluse à	Peterborough....	134′ x 33′ x	5′ 0″ à	10′ 0″	do	do
1 do	Hastings.....	do	7′ 0″ à	10′ 6″	do	do
1 do	Chisholms.....	do	5′ 0″ à	8′ 7″	do	do
13						

Durant toute l'année, le niveau de l'eau a été au-dessus de la moyenne.

Fermée le 26 novembre 1892, la navigation s'est rouverte le 10 avril 1893.

On trouvera dans les annexes les détails des différentes réparations qu'on a faites. (Annexe 10, p. 158.)

Les dépenses faites sur ce revenu de canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ 5,962 47
Renouvellements, imputables au revenu	10,838 90
Réparations	2,087 17
Personnel et entretien	3,7..9 86
Total	$ 22,628 40

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal	Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal, à la surface de l'eau	55 pieds.
Une écluse de marée	(4 paires de portes.)
Dimensions	48 x 200 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	18 pieds aux plus basses eaux.
Profondeur d'eau dans le canal	19 pieds.
Montant et baissant maximum de la marée dans la baie Saint-Pierre	4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique.

Navigation fermée le 9 janvier et rouverte le 24 avril 1892.

La description de certaines réparations et améliorations se trouvent dans les annexes. (Annexe 18, p. 203.)

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ 811 50
Renouvellements, imputables au revenu	9,987 78
Réparations	1,856 30
Personnel et entretien	2,938 15
Total	$15,593 82

CANAL DE SOULANGES.

On est à construire ce canal sur le côté nord du fleuve Saint-Laurent, au lieu d'agrandir le canal de Beauharnois sur le côté sud. Il suit une ligne qui s'étend, en amont, de la pointe des Cascades à la pointe de Macdonald, près de Coteau-Landing. Le projet comprend la construction d'un canal sur une ligne pratiquement droite, long de 14 milles, avec cinq écluses d'ascension rachetant une chute d'eau de 82½ pieds. Le nombre d'écluses dans le canal de Beauharnois, y compris l'écluse de prise d'eau, est de neuf. Les dimensions des écluses seront celles du réseau agrandi, c'est-à-dire: longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondeur de l'eau sur les seuils, 14 pieds. Le coût estimatif des travaux est de $4,750,000. Tous les travaux

de construction du canal et des écluses ont été donnés à l'entreprise, et sont en voie d'exécution.

Estimé aux prix des contrats, un dixième des travaux de construction, à part les portes d'écluses, les superstructures de pont, etc., était terminé au 30 septembre dernier.

On trouvera, dans le rapport de l'ingénieur surintendant, des renseignements qui font voir brièvement l'état des travaux. (*Voir* annexe 7, p. 124.)

Les dépenses faites au compte de ces travaux pendant le dernier exercice ont été de $210,336.24—faisant un total de $264,572 au 30 juin 1893. Depuis cette date il a été dépensé une autre somme de $366,265.10—ce qui porte à $630,837.10 le total des déboursés au 31 décembre 1893.

J'ai l'honneur d'être, de Votre Excellence,

Le très obéissant serviteur,

JOHN HAGGART,

Ministre des chemins de fer et canaux.

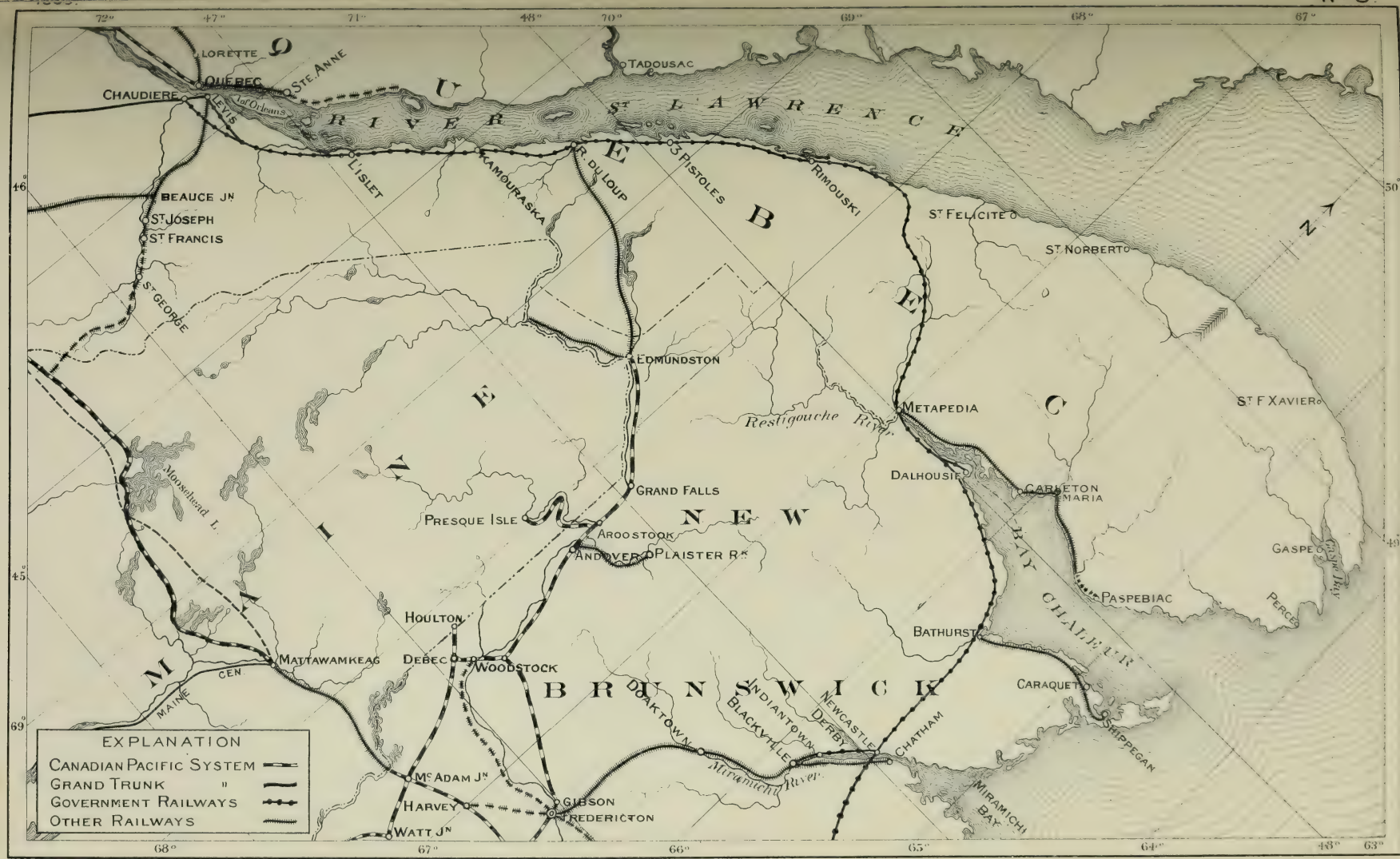
31 décembre 1893.

GEO. COX, LITH., OTTAWA.

AWATTO LTH. XCOO.GO

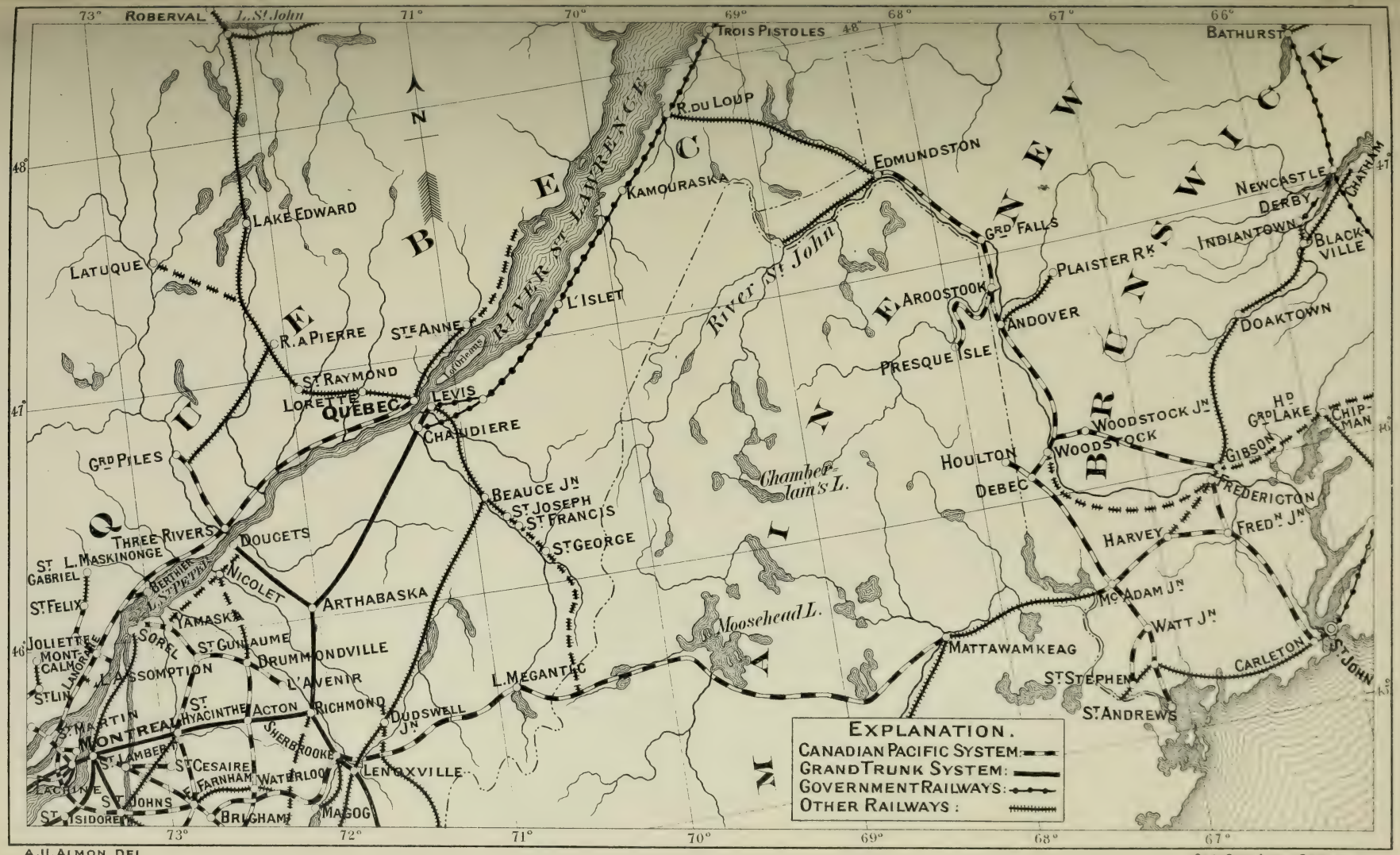
A.U. ALMON, DEL.

GEO. COX, LITH., OTTAWA.



A. U. ALMON, DEL.

GEO. COX, LITH., OTTAWA.

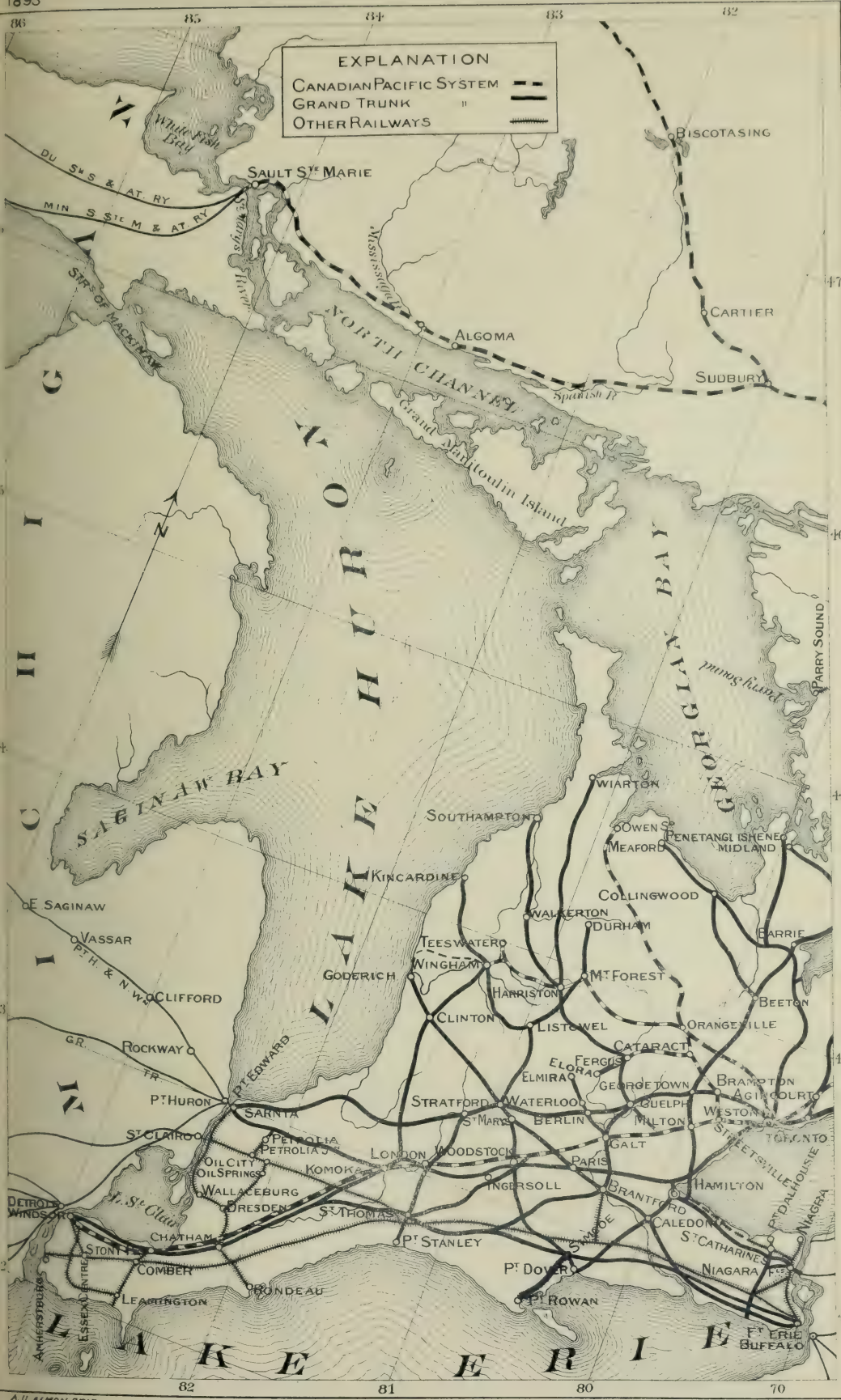


A.U. ALMON, DEL.

GEO. COX, LITH., OTTAWA.

A. U. ALMON, DEL.

GEO. COX, LITH., OTTAWA.

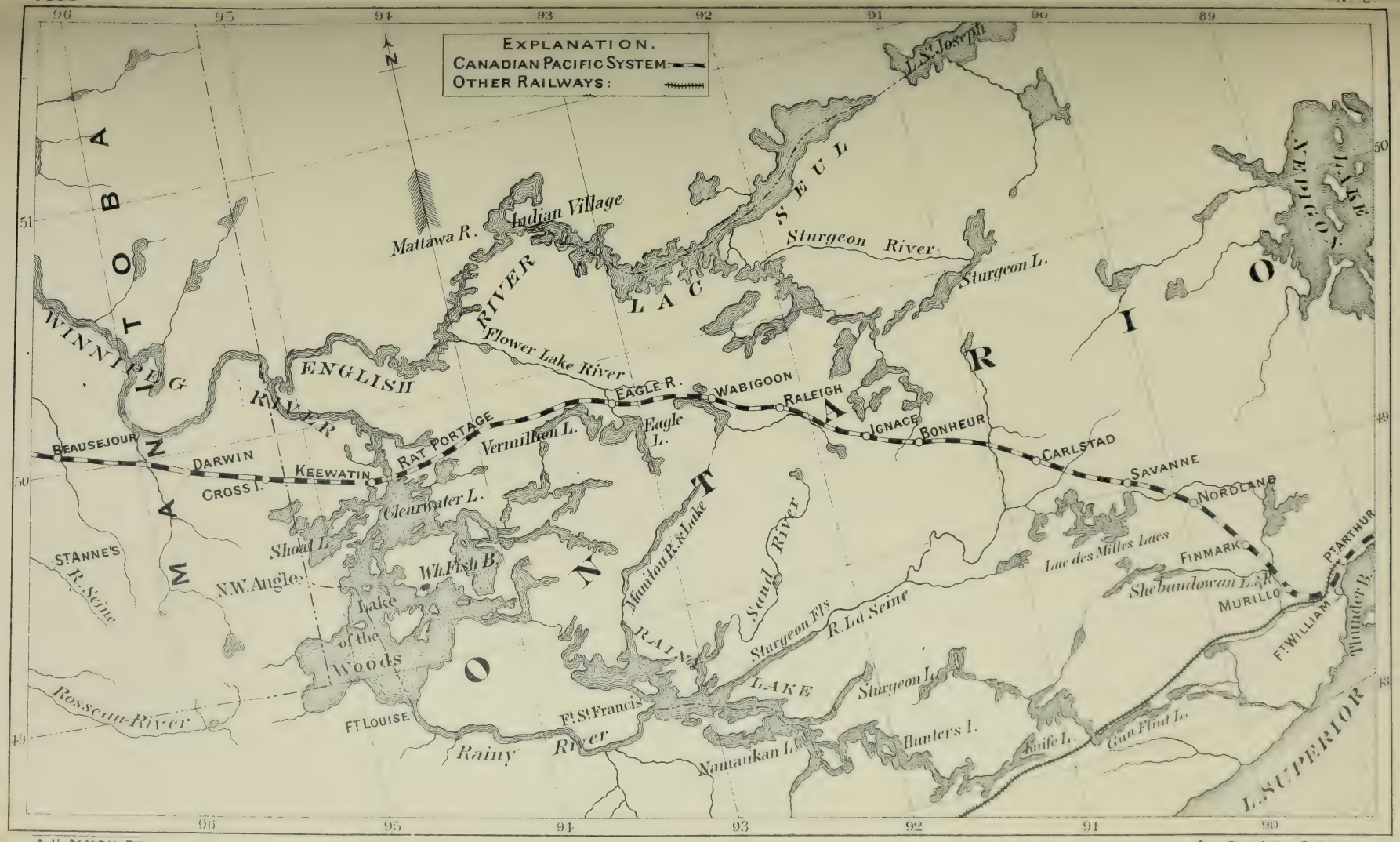


A.U. ALMON DELT

GEO. COX, LITH., OTTAWA.

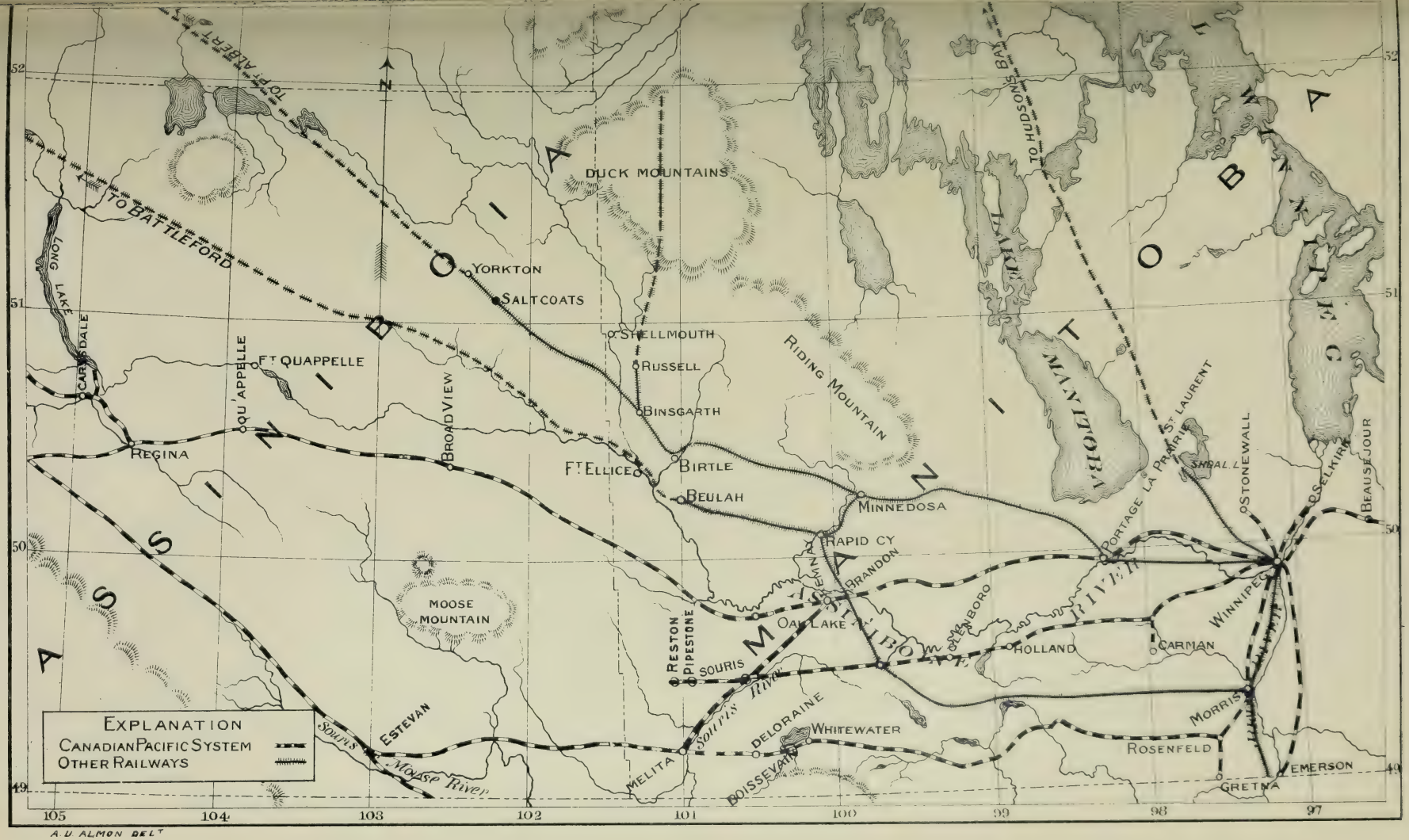
A.U. ALMON, DEL.

GEO. COX, LITH., OTTAWA.



A.U. ALMON, DEL.

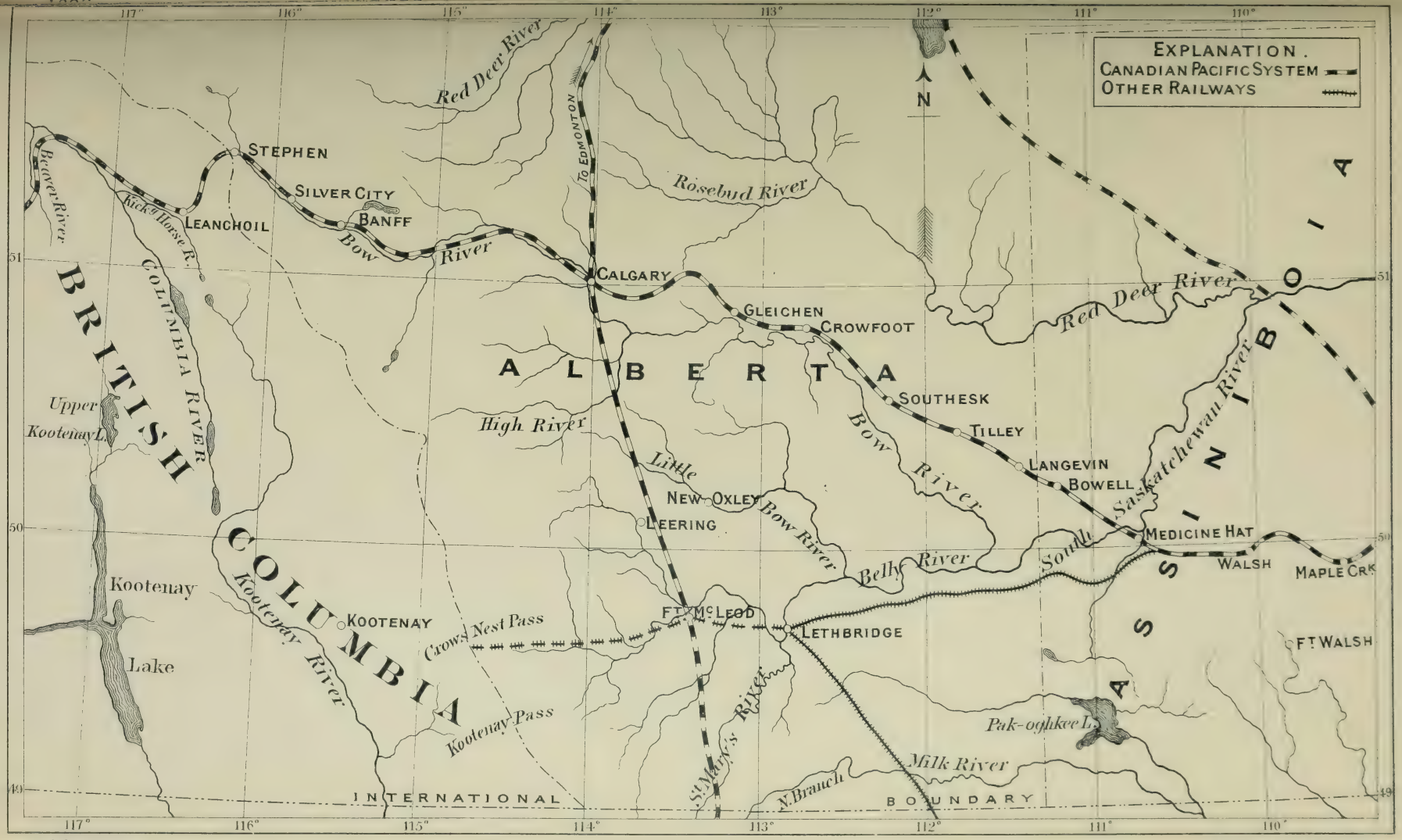
GEO. COX, LITH., OTTAWA.



A. U. ALMON DELT

GEO. COX, LITH., OTTAWA.

A. U. ALMON, DEL.



A.U. ALMON, DEL.

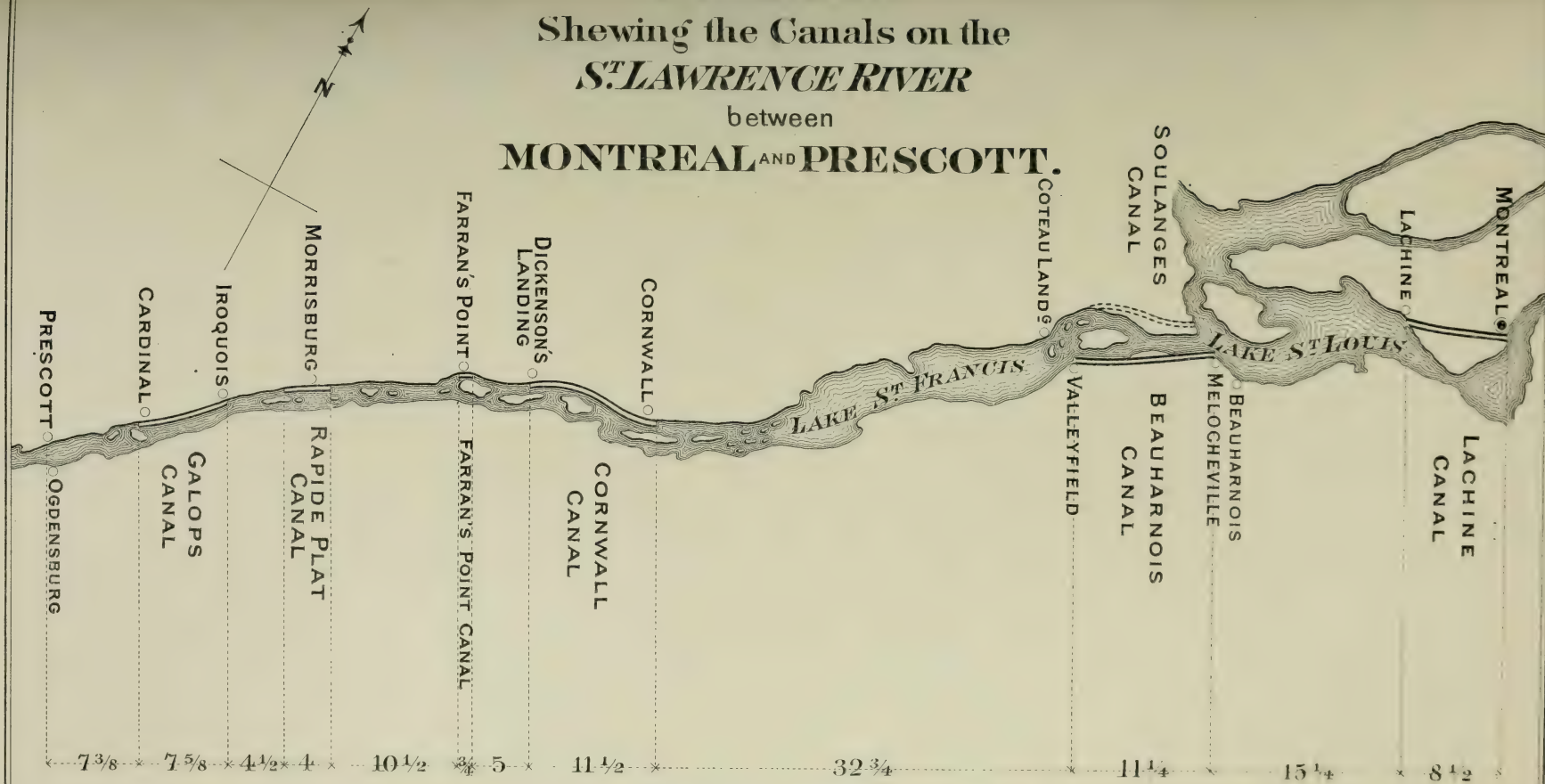
GEO. COX, LITH., OTTAWA.

A.U. ALMON, DEL.

GEO. COX, LITH., OTTAWA.

DIAGRAM

Shewing the Canals on the St. LAWRENCE RIVER between MONTREAL AND PRESCOTT.



Total Canal Navigation, 43 5/8 *Miles*.
" *River* " 75 3/8 "
" *Prescott to Montreal*, 119 "

GEO. COX, LITH., OTTAWA.

ANNEXE N° 1.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Désignation des travaux.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations.
CANAUX.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine	445,983 21	50,937 40	53,185 00	51,616 79
Soulanges	210,336 24	.....	.....	.....
Cornwall	352,536 13	.....	15,173 01	9,688 14
Rapide Plat } canaux de Williamsburg	217,669 28	3,675 00	8,676 03	8,347 97
Galops } canaux de Williamsburg	154,524 01			
Welland	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
Murray	30,838 79	.....	5,499 62	5,341 34
Trent	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
Grenville et Carillon	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
Saint-Pierre	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
Sault Sainte-Marie	589,801 25	.....	.....	.....
Fleuve Saint-Laurent et canaux	52,643 39	.....	.....	.....
Chambly	.....	21,127 65	19,310 29	12,451 03
Rideau	.....	24,274 71	35,022 49	18,789 50
Culbute	.....	1,420 65	749 00	13 55
Beauharnois	.....	.....	20,348 34	14,107 11
Sainte Anne	.....	6,521 88	2,581 08	2,800 03
Saint-Ours	.....	.....	2,136 66	1,994 34
Divers travaux non pourvus	.....	1,106 97	.....	.....
Divers personnel	.....	.....	1,914 86	.....
Dragueurs	.....	.....	.....	1,950 61
do Rideau	.....	.....	.....	5,993 13
Appoint. et dépenses imprév., empl. du canal	.....	.....	39,662 83	.....
Ouvrage du dimanche	.....	.....	13,747 45	.....
Divers—Gratifications	.....	5,533 00	416 66	.....
Appointements de mécaniciens, dessinateurs et commis surnuméraires	.....	28,640 93	.....	.....
Dépenses hydrograp. et inspections, canaux	.....	910 23	.....	.....
Commission du canal Lachine	.....	948 21	.....	.....
Total, canaux	2,069,573 30	233,325 18	346,790 77	212,703 13
CHEMINS DE FER.				
Intercolonial	228,984 79	.....	3,045,317 50	.....
Embranchement de Windsor	.....	.....	16,889 95	.....
du Prince-Edouard	.....	.....	226,422 17	.....
Annapolis et Digby	2,190 62	.....	.....	.....
Pacifique Canadien	413,836 49	.....	.....	.....
Cap-Breton	59,982 74	.....	.....	.....
Stratford et New-Glasgow	7,922 80	.....	.....	.....
Dépenses hydrographiques et inspections	.....	4,313 73	.....	.....
Divers—Gratifications	.....	.....	280 00	.....
Conventions de chemins de fer	624,794 07	.....	.....	.....
Total, chemins de fer	1,337,711 51	4,313 73	3,288,909 62	.....
Total, chemins de fer et canaux	3,407,284 81	237,638 91	3,635,700 39	212,703 13

Total de la somme dépensée.....$7,493,327.24

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

ANNEXE N° 2.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1893.

CANAL SAINT-PIERRE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	...	156,523 32	...	...	...
do depuis do ..	1868	21,519 72	...	...	...
do do do ..	1869	70,719 80	...	...	...
do do do ..	1870	...	46,193 57	...	...
do do do ..	1871	...	...	225 36	555 78
do do do ..	1872	...	...	280 00	6,122 07
do do do ..	1873	...	...	343 32	6,539 58
do do do ..	1874	...	...	725 93	1,558 57
do do do ..	1875	20 97	...	560 00	889 35
do do do ..	1876	11,125 00	...	641 55	...
do do do ..	1877	63,330 18	...	600 00	17 45
do do do ..	1878	26,511 51	...	600 00	...
do do do ..	1879	107,337 75	...	631 50	...
do do do ..	1880	80,120 54	...	400 00	...
do do do ..	1881	69,434 76	...	959 58	...
do do do ..	1882	484 00	...	1,920 54	200 63
do do do ..	1883	...	...	2,089 19	232 42
do do do ..	1884	2,471 40	...	2,601 47	367 85
do do do ..	1885	16,820 15	...	1,929 11	183 11
do do do ..	1886	2,316 85	...	2,360 67	297 81
do do do ..	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
do do do ..	1888	...	...	3,217 77	1,588 40
do do do ..	1889	...	500 00	3,085 29	353 38
do do do ..	1890	...	...	3,110 15	255 34
do do do ..	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
do do do ..	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
do do do ..	1893	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
Total ...	...	645,994 94	88,878 70	38,259 71	23,134 53

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE—LEVÉES HYDROGRAPHIQUES.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération			
do depuis do	1868		
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		17,929 34
do do do	1872		6,399 41
do do do	1873		14,943 83
do do do	1874		4,018 90
do do do	1875		443 00
do do do	1876		110 75
do do do	1877		22 30
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		520 00
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888		
do do do	1889		
do do do	1890		
do do do	1891		
do do do	1892		
do do do	1893		
Total			44,387 53

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

10—1½

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc—*Suite.*

CANAL LACHINE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernement impérial		40,000 00			
Dépensé par le gouv. avant la confédération		2,547,532 85			
do depuis do	1868		1,852 70	13,742 05	10,431 51
do do do	1869	2,000 00		14,209 02	12,085 84
do do do	1870			15,834 49	13,302 39
do do do	1871		12,231 40	17,478 52	15,093 25
do do do	1872	36,708 15		16,076 93	12,334 69
do do do	1873	7,824 28	35,158 21	23,601 03	34,300 60
do do do	1874	158,618 35		25,811 07	22,828 66
do do do	1875	197,420 52		28,592 01	30,057 34
do do do	1876	327,769 39		33,797 73	29,103 65
do do do	1877	1,439,375 73		33,148 86	19,824 33
do do do	1878	1,484,619 63		39,062 97	13,646 41
do do do	1879	958,053 30		42,338 84	12,409 78
do do do	1880	369,566 74		38,950 90	10,223 62
do do do	1881	292,165 51		39,027 99	19,888 33
do do do	1882	252,821 33	2,978 66	41,158 90	17,116 46
do do do	1883	396,496 96	1,859 68	45,554 91	18,199 59
do do do	1884	188,266 18		48,624 51	19,683 24
do do do	1885	111,215 23		49,004 85	20,199 78
do do do	1886	210,509 42		50,969 10	19,199 18
do do do	1887	28,772 52	12,981 59	53,113 97	22,567 81
do do do	1888	19,414 34	7,996 38	52,229 61	19,999 64
do do do	1889	76,032 96	972 71	54,110 67	22,957 71
do do do	1890	7,448 03	8,238 46	53,114 34	22,999 38
do do do	1891	217 53	16,555 75	50,721 69	36,292 98
do do do	1892	87,852 35	27,480 80	52,729 37	67,499 62
do do do	1893	445,983 21	50,937 40	53,185 00	51,616 79
Total		9,686,684 51	178,843 74	906,189 33	593,853 58

CANAL BEAUHARNOIS.

Dépensé par le gouv. avant la confédération		1,611,424 11			
do depuis do	1868		63,193 75	9,349 99	6,216 98
do do do	1869		55 00	9,626 99	6,498 57
do do do	1870		27 50	10,117 57	6,384 1
do do do	1871			12,316 53	5,722 36
do do do	1872		27 50	11,792 46	15,733 38
do do do	1873		5,122 50	12,210 73	9,882 06
do do do	1874		26 00	15,392 51	10,990 56
do do do	1875		36 00	14,399 32	12,253 01
do do do	1876			14,465 86	17,170 83
do do do	1877			14,377 63	15,207 36
do do do	1878			14,383 37	9,861 05
do do do	1879			15,015 86	10,370 71
do do do	1880	266 15		15,362 61	8,997 34
do do do	1881			17,659 93	10,770 67
do do do	1882			18,804 53	20,813 86
do do do	1883		6,727 44	18,287 77	15,826 71
do do do	1884		3,277 98	19,107 38	16,232 62
do do do	1885		7,999 79	18,960 40	14,637 70
do do do	1886		8,491 80	19,228 90	14,356 00
do do do	1887		3,633 57	18,867 45	14,999 88
do do do	1888		14,411 97	19,325 05	14,285 98
do do do	1889		10,993 52	20,019 11	14,982 54
do do do	1890			19,847 42	14,999 20
do do do	1891		17,085 68	18,886 86	12,537 39
do do do	1892		1,696 23	20,050 01	14,999 80
do do do	1893			20,348 34	14,107 11
Total		1,611,690 26	142,806 23	418,204 58	328,838 47

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DU FLEUVE SAINT LAURENT, LEVÉES HYDROGRAPHIQUES, ETC.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	..	18,442 85	98,378 46
do depuis do	1868	...	..
do do do	1869	...	...
do do do	1870	...	...
do do do	1871	...	...
do do do	1872	...	...
do do do	1873	33,241 69	...
do do do	1874	26,541 30	...
do do do	1875	20,611 36	..
do do do	1876	50,215 47	...
do do do	1877	47,377 31	...
do do do	1878	5,570 46	...
do do do	1879	9,265 77	...
do do do	1880	9,214 56	...
do do do	1881	6,927 96	...
do do do	1882	28,933 45	...
do do do	1883	44,874 31	...
do do do	1884	89,846 03	...
do do do	1885	115,110 17	...
do do do	1886	116,051 73	...
do do do	1887	74,437 31	...
do dô do	1888	56,482 85	...
do do do	1889	18,493 92	...
do do do	1890	23,979 91	...
do do do	1891	35,137 25	...
do do do	1892	59,779 31	...
do do do	1893	52,643 39	...
Total	....	943,178 36	98,378 46

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	1,933,152 69	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	2,786 00	11,244 47	3,774 18
do do do ..	1869	10,692 04	.....	10,347 91	3,859 14
do do do ..	1870	.....	17,780 05	10,368 16	7,145 42
do do do ..	1871	.....	7 50	11,848 39	8,891 61
do do do ..	1872	.....	10,000 21	10,594 30	8,163 70
do do do ..	1873	.....	1,011 75	13,042 25	12,467 65
do do do ..	1874	.....	.....	13,405 20	7,610 70
do do do ..	1875	1,780 00	.....	13,351 91	7,097 34
do do do ..	1876	.....	.....	13,320 61	6,423 67
do do do ..	1877	49,211 37	.....	13,375 70	6,440 54
do do do ..	1878	145,015 45	.....	13,825 50	4,935 21
do do do ..	1879	143,092 05	.....	13,817 96	4,983 15
do do do ..	1880	109,454 95	.....	14,440 33	9,735 76
do do do ..	1881	53,948 14	.....	15,173 60	5,524 10
do do do ..	1882	44,587 61	.....	15,052 20	6,634 62
do do do ..	1883	21,728 93	.....	18,283 67	8,361 71
do do do ..	1884	23,018 13	.....	18,475 48	9,007 73
do do do ..	1885	62,034 90	16,298 96	15,988 96	12,368 51
do do do ..	1886	57,820 83	6,960 95	15,994 80	11,832 83
do do do ..	1887	46,966 43	.....	17,520 54	12,100 29
do do do ..	1888	67,945 74	.....	16,938 54	13,942 64
do do do ..	1889	163,993 85	.....	17,890 55	58,205 26
do do do ..	1890	365,038 01	2,000 00	17,063 49	12,758 18
do do do ..	1891	599,001 85	1,459 98	16,077 72	9,830 05
do do do ..	1892	398,555 25	2,345 26	15,596 66	9,864 36
do do do ..	1893	352,536 13	.....	15,173 01	9,668 14
Total.....	.. ..	4,649,574 35	60,650 66	378,211 91	271,626 49

CANAUX WILLIAMSBURG.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	1,320,655 54	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	5,745 97	6,442 41
do do do ..	1869	.....	.....	5,769 81	5,670 88
do do do ..	1870	.....	.....	5,573 13	6,546 16
do do do ..	1871	.....	.....	6,382 17	5,308 41
do do do ..	1872	.....	1,077 00	5,542 94	3,230 07
do do do ..	1873	.....	.....	6,424 49	7,347 75
do do do ..	1874	.....	.....	6,857 19	7,395 92
do do do ..	1875	.....	.....	6,547 62	4,110 29
do do do ..	1876	.....	.....	7,418 39	11,690 98
do do do ..	1877	.....	.....	7,388 08	10,053 61
do do do ..	1878	.....	.....	7,430 11	4,449 78
do do do ..	1879	.....	.....	7,517 20	3,549 71
do do do ..	1880	.....	.....	7,590 15	3,999 77
do do do ..	1881	.....	.....	7,572 35	5,020 73
do do do ..	1882	.....	.....	7,589 44	7,447 69
do do do ..	1883	13 19	.....	7,423 48	7,299 39
do do do ..	1884	2,473 44	.....	7,757 04	7,349 37
do do do ..	1885	103,237 12	.....	7,696 67	8,198 03
do do do ..	1886	149,835 71	.....	7,671 54	7,847 05
do do do ..	1887	115,853 00	.....	7,635 54	7,904 76
do do do ..	1888	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
do do do ..	1889	59,867 26	.....	7,485 28	8,794 61
do do do ..	1890	139,078 37	.....	8,954 53	8,191 69
do do do ..	1891	230,670 60	.....	8,678 25	7,987 40
do do do ..	1892	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
do do do ..	1893	372,193 29	3,675 00	8,676 03	8,347 97
Total.....	....	2,940,551 13	7,163 50	190,432 52	180,925 88

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial.	....	222,220 00	.....	.....	.....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	..	7,416,019 83	.....	.....	.....
do depuis do	1868	12,097 84	.....	37,679 05	38,852 96
do do do	1869	43,486 36	.....	39,060 61	50,773 03
do do do	1870	.....	22,173 72	40,340 45	65,099 19
do do do	1871	.....	48,569 10	42,383 33	53,381 02
do do do	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
do do do	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
do do do	1874	746,420 61	.....	50,966 48	103,666 99
do do do	1875	1,047,119 91	.....	52,595 00	88,539 99
do do do	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
do do do	1877	2,199,962 61	.....	59,963 47	49,783 93
do do do	1878	2,138,392 99	.....	60,138 59	66,393 53
do do do	1879	1,552,697 41	.....	59,942 23	56,755 57
do do do	1880	1,252,924 75	.....	63,198 10	76,535 25
do do do	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
do do do	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
do do do	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
do do do	1884	432,336 21	.....	113,276 87	90,926 97
do do do	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
do do do	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
do do do	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
do do do	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
do do do	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
do do do	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
do do do	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
do do do	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
do do do	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
Total	.....	23,762,294 61	322,989 03	1,984,442 69	1,861,727 18

ÉCLUSE ET CANAL SAINTE-ANNE.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	134,456 51	.....	.....	.....
do depuis do	1868	.....	.....	778 16	432 87
do do do	1869	.....	.....	1,062 96	1,873 51
do do do	1870	.....	.....	1,136 54	1,280 36
do do do	1871	.....	.....	1,285 84	1,539 02
do do do	1872	.....	1,939 46	1,106 80	1,393 63
do do do	1873	.....	540 11	2,199 64	1,264 40
do do do	1874	12,753 27	.....	2,614 90	7,208 63
do do do	1875	32,627 71	.....	1,859 20	4,506 68
do do do	1876	24,935 85	.....	1,952 14	4,033 72
do do do	1877	30,003 08	.....	1,982 65	1,756 93
do do do	1878	14,618 85	.....	2,057 32	541 95
do do do	1879	22,113 02	.....	2,202 03	3,259 70
do do do	1880	3,054 68	.....	2,152 57	1,704 71
do do do	1881	69,042 76	.....	2,553 02	3,257 92
do do do	1882	193,158 36	.....	2,611 30	2,343 99
do do do	1883	172,959 95	.....	2,569 86	3,448 83
do do do	1884	142,006 25	.....	2,775 32	2,725 49
do do do	1885	93,679 57	.....	2,618 60	4,042 04
do do do	1886	129,681 67	.....	2,611 90	5,803 01
do do do	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
do do do	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
do do do	1889	24,786 33	.....	2,569 22	1,730 79
do do do	1890	6,151 14	.....	2,571 04	1,525 51
do do do	1891	.....	8,173 69	2,505 69	1,503 56
do do do	1892	.....	25,471 61	2,571 28	1,666 21
do do do	1893	.....	6,521 88	2,581 08	2,800 03
Total	.....	1,170,215 63	50,073 44	55,972 08	64,523 80

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX CARILLON ET GRENVILLE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	....	63,053 64	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	19,817 22	6,301 88	8,911 28
do do do ..	1869	.....	.....	6,549 38	10,157 42
do do do ..	1870	.....	4,167 96	6,617 81	9,852 09
do do do ..	1871	.....	23,119 37	8,676 90	8,218 24
do do do ..	1872	165,257 28	.....	8,324 51	17,235 31
do do do ..	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
do do do ..	1874	245,258 38	.....	10,710 88	10,605 82
do do do ..	1875	339,864 76	.....	10,378 57	18,520 44
do do do ..	1876	326,203 16	.....	10,764 38	11,475 96
do do do ..	1877	245,738 04	.....	11,050 27	10,304 06
do do do ..	1878	22,676 20	.....	11,401 30	5,082 72
do do do ..	1879	243,141 24	.....	11,501 22	7,629 98
do do do ..	1880	281,514 27	.....	11,959 14	7,625 54
do do do ..	1881	336,707 53	.....	13,059 18	8,076 91
do do do ..	1882	433,084 39	.....	14,387 49	7,582 68
do do do ..	1883	433,575 10	.....	17,479 58	8,310 02
do do do ..	1884	399,267 16	.....	17,393 91	7,918 42
do do do ..	1885	157,187 72	.....	19,702 30	10,429 26
do do do ..	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
do do do ..	1887	20,747 11	.....	20,011 36	10,554 41
do do do ..	1888	38,996 29	.....	21,531 12	10,036 62
do do do ..	1889	298 17	.....	22,098 88	10,135 66
do do do ..	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
do do do ..	1891	.....	4,395 25	21,230 22	10,796 68
do do do .	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
do do do ..	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
Total.....	.....	4,025,553 00	116,488 01	361,913 94	254,416 14

ÉCLUSE ET DIGUE DE LA CULBUTE.

Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1873	.....	835 53	.....	.....
do do do ..	1874	.....	38,388 99	.....	.....
do do do ..	1875	63,659 29	.....	.....	.....
do do do ..	1876	76,842 44	.....	.....	.....
do do do ..	1877	56,081 87	.....	.....	.....
do do do ..	1878	5,933 53	.....	.....	.....
do do do ..	1879	20,694 19	.....	.....	.....
do do do ..	1880	16,688 20	.....	202 50	259 31
do do do ..	1881	4,721 62	.....	962 85	.....
do do do ..	1882	29,567 15	.....	790 00	162 33
do do do ..	1883	14,249 60	.....	695 00	288 99
do do do ..	1884	8,151 16	.....	733 50	.....
do do do ..	1885	19,071 76	.....	730 00	572 75
do do do ..	1886	26,385 27	.....	730 00	2,396 14
do do do ..	1887	7,760 88	.....	730 00	967 33
do do do ..	1888	7,573 99	.....	739 50	730 60
do do do ..	1889	17,112 01	.....	1,050 00	116 53
do do do ..	1890	2,818 35	.....	747 83	.....
do do do ..	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
do do do ..	1892	.....	1,546 25	736 00	.....
do do do ..	1893	.....	1,420 65	749 00	13 55
Total.....	...	379,494 46	51,313 47	10,341 43	6,007 44

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	...	3,911,701 47	.....	.....	.....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	153,062 60	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	7,298 12	18,397 28	16,475 21
do do do ..	1869	.....	.....	19,250 71	13,140 77
do do do ..	1870	.....	13 16	20,022 37	19,469 33
do do do ..	1871	.....	11,732 98	22,814 58	18,120 52
do do do ..	1872	.....	4.967 50	22,139 48	14,005 32
do do do ..	1873	.....	18,070 97	22,841 51	26,074 49
do do do ..	1874	.....	5,793 13	26,815 44	22,957 40
do do do ..	1875	9,310 85	.....	26,553 37	19,699 81
do do do ..	1876	2,163 96	.....	26,430 77	14,428 25
do do do ..	1877	214 11	.....	25,959 56	14,198 18
do do do ..	1878	.....	.....	26,651 51	11,034 22
do do do ..	1879	7,703 88	.....	26,042 52	7,134 55
do do do ..	1880	.....	.....	26,463 88	11,434 05
do do do ..	1881	.....	133 50	26,024 71	8,627 00
do do do ..	1882	.....	.....	26,915 29	13,860 28
do do do ..	1883	.....	70 65	27,322 81	23,524 84
do do do ..	1884	.....	4,597 50	26,938 95	19,245 02
do do do ..	1885	.....	2,098 76	26,971 32	18,189 55
do do do ..	1886	.....	550 00	27,045 95	35,648 04
do do do ..	1887	.....	20,823 96	29,440 46	18,565 34
do do do ..	1888	.....	18,889 48	33,458 83	25,478 87
do do do ..	1889	.....	6,665 22	33,801 77	18,106 36
do do do ..	1890	.....	21,124 10	34,270 57	18,025 21
do do do ..	1891	.....	20,967 25	34,641 98	21,537 56
do do do ..	1892	.....	31,363 23	35,500 82	21,507 16
do do do ..	1893	.....	24,274 71	35,022 49	18,789 50
Total	...	4,084,156 87	199,434 25	707,738 93	469,276 83

ÉCLUSE SAINT-OURS.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	121,537 65	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	1,532 75	753 74
do do do ..	1869	.....	.....	1,755 15	1,399 18
do do do ..	1870	.....	.....	1,458 09	1,006 22
do do do ..	1871	.....	.....	1,414 48	1,210 98
do do do .	1872	.....	.....	1,565 80	1,263 19
do do do ..	1873	.....	.....	2,076 50	1,575 10
do do do ..	1874	.....	.....	2,219 13	2,363 42
do do do ..	1875	.....	.....	1,362 22	1,245 69
do do do ..	1876	.....	.....	1,403 92	1,601 71
do do do ..	1877	.....	.....	1,533 40	750 80
do do do ..	1878	.....	.....	1,556 65	283 77
do do do ..	1879	.....	.....	1,581 55	456 07
do do do .	1880	.....	.....	1,614 01	705 54
do do do ..	1881	.....	.....	1,741 97	1,299 77
do do do ..	1882	.....	.....	2,002 71	1,902 41
do do do ..	1883	.....	17,230 32	2,361 65	2,188 08
do do do ..	1884	.....	5,279 17	2,315 37	1,494 99
do do do ..	1885	.....	4,700 64	2,271 57	3,652 63
do do do ..	1886	.....	.....	2,311 70	4,143 47
do do do ..	1887	.....	.....	2,175 37	5,864 78
do do do ..	1888	.....	.....	2,216 04	2,801 17
do do do ..	1889	.....	17.964 45	2,421 14	2,002 63
do do do ..	1890	.....	24,571 96	2,138 40	1,935 44
do do do ..	1891	.....	21,696 74	2,011 08	4,460 16
do do do ..	1892	.....	3,585 34	2,168 44	1,944 33
do do do ..	1893	.....	.....	2,136 66	1,994 34
Total	....	121,537 65	95,028 62	49,345 75	50,299 61

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.— *Suite.*

CANAL CHAMBLY.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	634,711 76	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	8,312 90	9,355 70
do do do ..	1869	.....	.....	8,437 22	13,120 97
do do do ..	1870	.....	.....	8,934 41	20,180 73
do do do ..	1871	.....	2,839 85	10,214 71	22,426 33
do do do ..	1872	.....	1,906 40	9,628 50	22,327 99
do do do .	1873	.....	759 00	10,390 44	11,789 27
do do do ..	1874	.....	2,810 00	11,675 67	16,427 19
do do do ..	1875	2,415 00	.....	12,201 99	16,306 91
do do do ..	18 6	.....	.....	10,593 14	13,273 56
do do do ..	1877	80 00	.....	10,281 78	10,111 32
do do do ..	1878	.....	.....	10,413 99	6,022 96
do do do ..	1879	.....	.....	11,301 53	8,809 77
do do do ..	1880	.....	.....	11,516 22	12.377 17
do do do ..	1881	.....	.....	13,950 47	20,705 17
do do do ..	1882	.....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
do do do ..	1883	.....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
do do do ..	1884	.....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
do do do ..	1885	.....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
do do do ..	1886	.....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
do do do ..	1887	.....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
do do do ..	1888	.....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
do do do ..	1889	.....	51,437 87	19,679 22	19,392 18
do do do ..	1890	.....	23.221 48	19,655 38	14,399 93
do do do ..	1891	.....	43,344 41	19,204 76	11,399 93
do do do ..	1892	.....	38,353 99	19,665 22	12,976 48
do do do ..	1893	.....	21,127 65	19,310 29	12,451 03
Total.....	..	637,206 76	399,614 50	373,414 90	374,826 17

CANAL MURRAY.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	.....	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	400 00	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1873	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1874	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1875	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1876	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1877	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1878	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1879	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1880	.....	.....	.....	.....
do do da ..	1881	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1882	7,135 63	.....	.....	.....
do do do ..	1883	84,071 68	.....	.....	.....
do do do ..	1884	118,187 43	.....	.....	.....
do do do ..	1885	148,902 66	.....	.....	.....
do do do ..	1886	179,704 52	.....	.....	.....
do do do ..	1887	142,563 66	.....	.....	.....
do do do ..	1888	146,754 37	.....	.....	.....
do do do ..	1889	215,326 46	.....	.....	.....
do do do ..	1890	106,760 35	.....	494 31	.....
do do do ..	1891	61,260 49	.....	5,137 03	173 53
do do do ..	1892	5,964 22	.....	5,803 48	3,505 34
do do do ..	1893	30,838 79	.....	5,499 62	5,341 02
Total.....	.....	1,247,470 26	400 00	16,934 44	9,020 51

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 30 septembre 1893.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	..	309,371 31	.....	.....	.....
do depuis do .	1868	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1873	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1874	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1875	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1876	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1877	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1878	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1879	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1880	561 50	.....	1,188 92	3,568 89
do do do .	1881	.....	.....	2,489 93	2,233 50
do do do ..	1882	.....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
do do do ..	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
do do do ..	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
do do do ..	1885	121,382 84	.....	3,303 87	4,653 50
do do do ..	1886	75,103 30	.....	1,639 75	5,917 88
do do do ..	1887	179,541 63	.....	1,938 08	6,008 88
do do do ..	1888	114.879 35	.....	1,770 29	5,151 42
do do do ..	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
do do do ..	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
do do do ..	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
do do do ..	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
do do do ..	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
Total.....	.....	1,088,483 87	83,049 99	36,719 31	62,325 83

CANAL TAY.

Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1873	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1874	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1875	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1876	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1877	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1878	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1879	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1880	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1881	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1882	.....	748 65	.....	.....
do do do ..	1883	4,831 80	.....	.....	.....
do do do ..	1884	50,878 12	.....	.....	.....
do do do ..	1885	92,473 97	.....	.....	.....
do do do ..	1886	65,561 51	.....	.....	.....
do do do ..	1887	49,617 92	.....	.....	.....
do do do ..	1888	54,166 57	.....	.....	.....
do do do ..	1889	89,486 18	.....	.....	.....
do do do ..	1890	22,226 23	.....	*(Vr Rideau)*	.....
do do do ..	1891	17,114 78	.....	.....	.....
do do do ..	1892	29,771 65	.....	.....	.....
do do do ..	1893	.....	.....	.....	.....
Total.....	.....	476,128 73	748 65	.....	.....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	949 35	.....	.....
do do do ..	1873	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1874	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1875	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1876	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1877	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1878	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1879	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1880	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1881	.....	.....	.....	.....
do do do .	1882	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1883	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1884	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1885	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1886	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1887	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1888	8,145 06	.....	.....	.....
do do do ..	1889	34,018 95	.....	.....	.....
do do do ..	1890	176,568 55	.....	.....	.....
do do do ..	1891	325,336 33	.....	.....	.....
do do do .	1892	341,474 31	.....	.....	.....
do do do ..	1893	589,801 25	.....	.....	.....
Total	.....	1,475,344 45	949 35	.....	.....

CANAL DE SOULANGES.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	.....	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1873	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1874	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1875	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1876	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1877	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1878	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1879	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1880	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1881	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1882	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1883	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1884	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1885	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1886	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1887	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1888	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1889	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1890	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1891	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1892	54,235 76	.....	.....	.....
do do do ..	1893	210,336 24	.....	.....	.....
Total	...	264,572 00	.....	.....	.....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

RÉCAPITULATION—DÉPENSES sur les canaux, indiquant aussi le revenu perçu.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations.	Revenu perçu.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, y compris le gouvernement impérial	.....	20,593,866 13	98,378 46	.....	.....	.....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868	33,617 56	95,347 79	113,084 50	101,646 44	403,879 19
do do	1869	126,898 20	55 00	116,069 76	118,579 31	400,263 32
do do	1870	.....	90,355 96	120,403 02	150,176 70	414,687 02
do do	1871	.....	116,429 54	135,040 81	140,467 52	488,538 76
do do	1872	255,645 75	33,289 27	124,137 09	152,086 25	466,847 52
do do	1873	256,547 27	127,369 55	148,581 18	186,573 13	486,433 26
do do	1874	1,189,591 91	51,037 05	167,194 40	213,613 86	510,755 99
do do	1875	1,714,830 37	479 00	168,401 21	203,226 85	414,979 59
do do	1876	2,388,733 46	810 75	178,411 80	190,578 45	390,337 04
do do	1877	4,131,374 30	22 30	179,661 40	138,448 51	390,857 37
do do	1878	3,843,338 62	.....	187,521 31	122,251 60	373,814 17
do do	1879	3,064,098 61	.....	191,892 44	115,349 99	337,675 13
do do	1880	2,123,366 34	.....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
do do	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
do do	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
do do	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
do do	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
do do	1885	1,504,621 47	58,297 59	280,226 20	201,708 47	321,289 47
do do	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
do do	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
do do	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
do do	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
do do	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
do do	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
do do	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
do do	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,588 97	204,759 39	357,089 87
Total	.....	59,210,131 84	1,941,198 13	5,608,661 52	4,550,801 97	9,850,578 56

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

CANAUX,

DT. N° 1.—PERCEPTIONS des péages sur les

Balances dues par les percepteurs, le 1er juillet 1892.	Revenu des canaux.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau et revenu.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes.			
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
591 90	135,710 76	....	.....	.....	135,710 76	132 12	136,434 78
164 24	64,675 57	.....	142 09	5 00	64,822 66	285 22	65,272 12
56 04	439 97	.....	.....	.....	439 97	1,600 00	2,096 01
1 76	6 80	.....	.....	.....	6 80	.....	8 56
73 45	477 05	.....	.....	158 52	635 57	646 00	1, 55 02
27 69	766 39	.....	40 00	.....	806 39	3,027 76	3,861 84
6 06	29 91	.....	.....	.....	29 91	.....	35 97
921 14	202,106 45	.....	182 09	163 52	202,452 06	5,691 10	209,064 30
75 17	1,132 46	.....	15 00	18 75	1,166 21	1,707 50	2,948 88
1,621 90	19,348 36	.....	10 00	.....	19,358 36	800 00	21,780 26
94 60	788 50	.....	70 00	.....	858 50	2,661 50	3,614 60
32 34	2,066 41	18 39	.....	1,631 43	3,716 23	.....	3,748 57
.....	28,515 28	2,686 95	29 00	13,327 55	44,558 78	24,204 14	68,762 92
41 47	15,349 83	.....	.....	.....	15,349 83	.....	15,391 30
1,865 48	67,200 84	2,705 34	124 00	14,977 73	85,007 91	29,373 14	116,246 53
212 41	9,651 02	.....	15 00	1 00	9,667 02	80 00	9,959 43
0 20	11,461 90	.....	.....	.....	11,461 90	50 00	11,512 10
42 39	723 30	.....	5 00	.....	728 30	.....	770 69
255 00	21,836 22	.....	20 00	1 00	21,857 22	130 00	22,242 22
.....	22,786 40	.....	.....	.....	22,786 40	.....	22,786 40
248 12	16,704 65	.....	.....	16 00	16,720 65	18 00	19,986 77
22 58	84 01	.....	5 00	12 00	101 01	3 00	126 59
172 92	1,586 03	.....	5 00	.....	1,591 03	.....	1,763 95
443 62	41,161 09	.....	10 00	28 00	41,199 09	21 00	41,663 71
.....	3,486 68	186 32	.....	172 00	3,845 00	1,324 25	5,169 25
.....	990 03	.....	.....	.....	990 03	1,123 60	2,113 63
.....	668 72	.....	13 00	4 00	685 72	190 70	876 42
.....	5,145 43	186 32	13 00	176 00	5,520 75	2,638 55	8,159 30
77 18	2,948 18	.....	.....	.....	2,948 18	.....	3,025 36
69 37	619 94	.....	.....	.....	619 94	.....	689 31

1892-93.

canaux—Compte des recettes. Av.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général. A compte du revenu des canaux.	A compte des loyers de chutes d'eau et autres rev. des tr. publics.	Balances dues par les percepteurs, etc., 30 juin 1893.	Total.
Canal Welland.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Port-Colborne	136,165 67	132 12	136 99	136,434 78
Port-Dalhousie	64,986 90	285 22	.....	65,272 12
Dunnville	496 01	1,600 00	.....	2,096 01
Port-Maitland	8 56	.....	.....	8 56
Port-Robinson	579 51	646 00	129 51	1,355 02
Sainte-Catherine	834 08	3,027 76	.....	3,861 84
Chippawa	30 17	.....	5 80	35 97
Totaux	203,100 90	5,691 10	272 30	209,064 30
Canaux du Saint-Laurent.				
Beauharnois	1,241 38	1,707 50	.....	2,948 88
Cornwall	20,619 50	800 00	360 76	21,780 26
Cardinal	953 10	2,661 50	.....	3,614 60
Lachine	3,732 57	.....	16 00	3,748 57
Montréal	44,558 78	24,204 14	.....	68,762 92
Kingston	15,144 64	.....	246 66	15,391 30
Totaux	86,249 97	29,373 14	623 42	116,246 53
Canal Chambly.				
Chambly	9,879 43	80 00	.....	9,959 43
Saint-Jean	11,462 10	50 00	.....	11,512 10
Saint-Ours	717 82	.....	52 87	770 69
Totaux	22,059,35	130 00	52 87	22,242 22
Canaux de l'Ottawa.				
Ottawa	22,786 40	.....	.....	22,786 40
Grenville	16,680 72	18 00	288 05	16,986 77
Carillon	93 66	23 00	9 93	126 59
Ecluse Sainte-Anne	1,633 31	.....	130 64	1,763 95
Totaux	41,194 09	41 00	428 62	41,663 71
Canal Rideau.				
Ottawa	3,845 00	1,324 25	.....	5,169 25
Kingston Mills	960 91	1,071 10	81 62	2,113 63
Smith's Falls	685 72	190 70	.....	876 42
Totaux	5,491 63	2,586 05	81 62	8,159 30
Canal Saint-Pierre	2,951 61	.....	73 75	3,025 36
Canal Murray—Brighton	583 55	.....	105 76	689 31

CANAUX,

Dt. N° 1.—Perception des péages sur les

Balances dues par les percepteurs, etc., 30 juin 1892.	Revenu des canaux.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau et revenu.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes.			
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
21 02	61 07	.....	.....	.....	61 07	.....	82 09
41 33	336 09	.....	.....	44 00	380 09	.....	421 42
7 50	26 36	.....	.....	.....	26 36	54 00	87 86
1 93	23 30	.....	.....	0 25	23 55	.....	25 48
33 11	147 57	.....	.....	.....	147 57	9 00	189 68
8 90	73 52	.....	.....	.....	73 52	.....	82 42
113 79	667 91	.....	.....	44 25	712 16	63 00	888 95
3,745 58	341,686 06	2,891 66	349 09	15,390 50	360,317 31	37,916 79	401,979 68
					41,144 23	.....	.....
					319,173 08	.....	.....

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1893.

1892–93—*Suite.*

canaux, etc.—Compte des recettes. Av.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général.		Balances dues par les percepteurs, le 30 juin 1893.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte de loyers de chutes d'eau et autres rev. de travaux publ.		
Canal de la Vallée de la Trent.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....Burleigh.....	67 91	.....	14 18	82 09
.....Bobcaygeon.....	370 13	.....	51 29	421 42
..... Fenelon Falls	28 90	54 00	4 96	87 86
..... Hastings	21 68	.....	3 80	25 48
.....Peterboro'.....	162 16	9 00	18 52	189 68
..... Buckhorn.....	74 62	.....	7 80	82 42
....Totaux	725 40	63 00	100 55	888 95
.... .Grand total.....	362,356 50	37,884 29	1,738 89	401,979 68
..... Moins—Remboursem. d'après l'état 3.				
.... Revenu net				

LEONARD SHANNON,
Comptable.

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

Dt. N° 2.—État sommaire des comptes des locataires. Av.

Balance due le 1er juillet 1892.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1893.	Total.	Désignation des travaux.	Diminution ou surcharge.	Payé aux percepteurs.	Balance due le 30 juin 1893.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.
27,266 83	7,941 42	35,208 25	Canal Welland	.....	5,608 76	29,599 49	35,208 25
7,495 62	859 00	8 354 62	do Williamsburg	3,086 50	2,661 50	2,606 62	8,354 62
777 50	795 00	1,572 50	do Cornwall	.....	800 00	772 50	1,572 50
5,714 50	3,257 00	8,971 50	do Beauharnois	40 00	1,707 50	7,224 00	8,971 50
26,692 63	24,688 79	51,381 42	do Lachine	.....	24,196 14	27,185 28	51,381 42
236 84	145 00	381 84	do Chambly	.....	130 00	251 84	381 84
7,998 25	1,349 80	9,348 05	do Rideau	1,952 21	2,638 55	4,757 29	9,348 05
94 00	76 00	170 00	Divers canaux	.....	92 00	78 00	170 00
			Ventes de terres.				
354 18	.....	354 18	.....	.....	.....	354 18	354 18
76,630 35	39,112 01	115,742 36		5,078 71	37,834 45	72,829 20	115,742 36

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1893.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

N° 1.—ÉTAT INDIQUANT LES REMBOURSEMENTS DES PÉAGES DES CANAUX PAYÉS PENDANT L'EXERCICE 1892-93.

Date.	A qui payé.	Remboursements de péages sur	Canal.	Montant.	Total.
1892.				$ cts.	$ cts.
9 août.	Cie de Transport d'Ottawa.....	Surpayé par la barge "Victor"..... ...	Grenville...	30 07	
9 do	do do	Surpayé par le bateau "Geo. Tice"..... ...	do ...	4 20	
31 oct..	James Williamson.....	Surpayé par la barge "Thurso".....	do	16 38	
1893.					
2 janv.	Poupore et Fraser.....	Bois de cons. pour le canal	do	159 67	
1892.		Total, remb., canal Grenville.....	....	....	210 32
9 août..	Cie de Transport d'Ottawa.....	Péages surpayés.....	St-Laurent .	64 81	
31 do	Cie de Transbordem. de Kingston et Montréal.....	Blé.....	do ..	67 99	
12 oct..	Cie de Transport de Montréal....	Grain.....	do ..	1,609 01	
17 do	G. E. Jaques et Cie.	do	do ..	654 74	
16 nov	W. A. Geddes.....	do	do ..	194 48	
19 do	Cie de Transport de Montréal....	do	do ..	751 66	
23 do	W. A. Geddes.	do	do ..	64 35	
10 déc..	Æ. Mackay, fils.....	do	do ..	72 15	
10 do	G. E. Jaques et Cie.....	do	do ..	58 24	
22 do	do	do	do ..	27 82	
22 do	Cie de Transport de Montréal....	Ciment pour le canal....	do ..	17 78	
22 do	Æ. Mackay, fils	Grain.....	do ..	31 20	
28 do	Cie de Transport de Montréal....	do	do ..	651 43	
28 do	Cie de Transbordem. de Kingston et Montréal	Blé	do ..	10 79	
1893.					
3 janv.	Cie de Transport de Montréal....	Grain	do ..	111 77	
8 mai..	Cie de Transbordem. de Kingston et Montréal..... .. .	Houille pour le canal....	do ..	334 54	
28 juin .	Æ. Mackay, fils.....	Fer et ciment pour le canal.	do ..	57 00	
30 do	do	Ciment pour le canal....	do ..	42 00	
30 do	Cie de Transport de Montréal....	do do ..	do ..	114 15	
1892.		Total, remb., canal Saint-Larent.....	.. ..	....	4,935 91
9 août	W. G. Craig.....	Minerai chimique.....	Rideau	48 65	
1893.					
30 juin .	C. B. Allen	Surpayé pour houille....	do .. .	4 16	
1892.		Total, remb., canal Rideau.....	.....	.....	52 81
22 oct..	James Carruthers et Cie.....	Grain	Lachine	155 70	
7 nov..	E. F. Craig.....	do	do ...	42 68	
10 déc..	do	do	do	17 42	
22 do	James Carruthers.....	do	do	203 06	
1893.					
12 janv.	Cie de Transport de Montréal...	do	do	119 88	
23 do	Cie d'Entrepôts de Montréal.....	do	do	525 21	
1er fév..	Prosper La Plante.....	Pierre pour le canal.....	do	137 67	
		Total, remb., canal Lachine	.....	.....	1,201 62

N° 1.—REMBOURSEMENTS DES PÉAGES DES CANAUX, 1892-93—*Fin.*

Date.	A qui payé.	Remboursement de péages sur	Canal.	Montant.	Total.
1892.				$ cts.	$ cts.
.....	Cie de Tr. de Kingston et Montréal	Blé	Welland	2,106 72	
31 août.	Cie de Transport de Montréal	do	do	4,095 36	
6 sept.	do do	Grain	do	3,945 96	
23 do	do do	Blé	do	5,425 02	
23 do	Cie de Transbordem. de Kingston et Montréal	do	do	983 88	
8 oct.	Cie de Transport de Montréal	Grain	do	2,144 34	
13 do	do do	do	do	2,654 82	
13 do	J. D. St. Pierre	do	do	6 27	
26 do	Cie de Transbordem. de Kingston et Montréal	do	do	1,813 86	
31 do	H. O. Jackson	Blé	do	10 00	
3 nov.	Cie de Transport de Montréal	Grain	do	3,030 48	
3 do	do do	Blé	do	75 60	
5 do	Cie de Transbordem. de Kingston et Montréal	Grain	do	839 70	
10 déc.	do do	do	do	1 847 88	
13 do	Fred. Elliott	Maïs	do	38 20	
13 do	Jas. Carruthers et Cie	Grain	do	6 15	
13 do	Æ. Mackay, fils	do	do	1,137 60	
17 do	G. E. Jaques et Cie	do	do	543 78	
17 do	Cie de Transport de Montréal	do	do	2,582 28	
1893.					
24 janv.	Cie de Transit d'Ogdensburg	Surpayé par le steamer "Haskell"	do	13 80	
24 do	Cie de Navigation Richelieu et Ontario	Surpayé par le steamer "Corinthian"	do	2 31	
24 do	Wm. White	Surpayé par le steamer "Hoboken"	do	11 20	
27 mars.	Æ. Mackay, fils	Ciment pour le canal	do	50 64	
8 mai.	W. W. Ogilvie	Blé	do	1,279 62	
8 do	Cie de Transbordem. de Kingston et Montréal	Maïs	do	95 30	
19 do	Eben Ward	Surpayé par le steamer "Eben Ward"	do	2 80	
		Total, remb., canal Welland	.....	.....	34,743 57
		Total, remboursem.	.....	.....	41,144 23

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen et Nord-Américain, N.-B.)

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation, y compris le ch. de fer d'embranc. de Windsor.	Revenu perçu, y compris le chemin de fer d'embran. de Windsor.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé avant la confédération	....	10,766,725 54	.....	.....
do depuis do	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
do do do	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
do do do	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
do do do	1871	2,916,782 13	442,993 31	565,713 52
do do do	1872	5,131,141 51	595,076 22	622,900 56
do do do	1873	5,201,450 37	1,011,892 60	703,458 26
do do do	1874	3,614,898 81	1,847,175 24	893,430 17
do do do	1875	3,426,099 55	1,532,589 62	861,593 43
do do do	1876	1,108,321 59	1,277,197 79	848,861 46
do do do	1877	1,318,352 19	1,661,673 55	1,154,445 35
do do do	1878	408,816 74	1,811,273 56	1,378,946 78
do do do	1879	226,639 19	2,010,183 22	1,294,099 69
do do do	1880	2,048,014 69	1,607,956 70	1,520,310 45
do do do	1881	608,732 80	1,780,353 53	1,777,856 76
do do do	1882	585,568 79	2,080,592 37	2,100,315 85
do do do	1883	1,616,632 96	2,383,477 20	2,395,034 99
do do do	1884	1,405,377 52	2,366,719 95	2,376,666 19
do do do	1885	1,195,363 08	2,460,229 87	2,392,605 00
do do do	1886	544,958 17	2,508,473 10	2,405,858 88
do do do	1887	823,070 86	2,854,158 91	2,621,337 41
do do do	1888	742,203 09	3,300,481 94	2,937,337 40
do do do	1889	655,228 13	3,174,785 19	2,923,736 46
do do do	1890	365,246 48	3,500,455 80	2,958,243 38
do do do	1891	79,929 34	3,691,273 65	3,007,630 51
do do do	1892	168,101 77	3,458,891 39	2,978,950 82
do do do	1893	228,984 74	3,062,207 45	3,099,815 20
Total	.....	*47,681,990 32	51,612,830 46	45,166,168 95

* Y compris $296,872.90 imputés au "Fonds Consolidé."

Coût total de la construction comme ci-dessus $47,681,990 32

Moins montants transférés du capital au fonds consolidé comme suit :—

	Chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse.	Chemin de fer Européen et Nord-Américain.	
1868	$ 16,800 99	$ 11,302 89	
1870	34,403 45	1,749 21	
1871	50,405 69	.....	
1873	106,899 59	75,311 08	
	$ 208,509 72	$ 83,363 18	
		208,509 72	
			$ 296,872 90

Conformément avec le bilan, Comptes publics, 1892-93, page xiv..... $47,385,117 42

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération				
do depuis do	1868			
do do do	1869			
do do do	1870			
do do do	1871			
do do do	1872			
do do do	1873			
do do do	1874			
do do do	1875			
do do do	1876			
do do do	1877			
do do do	1878			
do do do	1879			
do do do	1880			
do do do	1881			
do do do	1882			
do do do	1883			
do do do	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
do do do	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
do do do	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
do do do	1887		94,254 04	64,107 10
do do do	1888		90,954 73	70,552 20
do do do	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
do do do	1890		79,102 77	84,658 95
do do do	1891	3,255 40	*	†
do do do	1892		*	†
do do do	1893		*	†
Total		1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

*Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial. †Compris dans le revenu du chemin de fer Intercolonial.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération				
do depuis do	1868			
do do do	1869			
do do do	1870			
do do do	1871			
do do do	1872			
do do do	1873			
do do do	1874			
do do do	1875			
do do do	1876			
do do do	1877			
do do do	1878			
do do do	1879			
do do do	1880			
do do do	1881			
do do do	1882			
do do do	1883			
do do do	1884			
do do do	1885			
do do do	1886	85,610 69		
do do do	1887	2,299 62		
do do do	1888	500 17		
do do do	1889			
do do do	1890			
do do do	1891			
do do do	1892			
do do do	1893			
Total		88,410 48		

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	1868		
do depuis do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887	76,501 89	
do do do	1888	689,450 50	
do do do	1889	1,083,276 60	
do do do	1890	1,170,523 62	
do do do	1891	521,441 62	
do do do	1892	99,936 96	*
do do do	1893	59,982 74	*
Total		3,701,113 93	

* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

CHEMIN DE FER D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

Dépensé par le gouvernement avant la confédération	1868		
do depuis do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888	280,932 35	
do do do	1889	840,553 57	
do do do	1890	434,074 60	
do do do	1891	220,886 39	
do do do	1892	48,745 23	*
do do do	1893	7,922 80	*
Total		1,833,114 94	

* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTREAL ET L'EUROPE.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération..	1868	.....	.....	.....
do depuis do ..	1869	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....
do do do ..	1873	.....	.....	.....
do do do ..	1874	.....	.....	.....
do do do ..	1875	.....	.....	.....
do do do ..	1876	.....	.....	.....
do do do ..	1877	.....	.....	.....
do do do ..	1878	.....	.....	.....
do do do ..	1879	.....	.....	.....
do do do ..	1880	.....	.....	.....
do do do ..	1881	.....	.....	.....
do do do ..	1882	.....	.....	.....
do do do ..	1883	.....	.....	.....
do do do ..	1884	.....	.....	.....
do do do ..	1885	49,587 45	.....	.....
do do do ..	1886	135,214 38	.....	.....
do do do ..	1887	24,157 32	.....	.....
do do do ..	1888	397 35	.....	.....
do do do ..	1889	.....	.....	.....
do do do ..	1890	.....	.....	.....
do do do ..	1891	124,568 23	.....	.....
do do do ..	1892	.....	.....	.....
do do do ..	1893	.....	.....	.....
Total.....	.....	333,924 73	.....	.....

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dépensé par le gouvernement avant la confédération..	....	3,114,735 11	.....	.....
do depuis do ..	1874	.....	750 00	.....
do do do ..	1875	46,086 63	49,344 62	24,493 99
do do do ..	1876	42,546 10	219,930 43	118,060 96
do do do ..	1877	200,000 00	228,595 25	130,664 92
do do do ..	1878	6,551 86	221,599 49	135,899 60
do do do ..	1879	40,129 05	223,313 12	125,855 91
do do do ..	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
do do do ..	1881	.....	203,122 88	131,131 43
do do do ..	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
do do do ..	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
do do do ..	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
do do do ..	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
do do do ..	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
do do do ..	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
do do do ..	1888	.....	229,639 95	158,363 62
do do do ..	1889	.....	247,559 44	171,369 56
do do do ..	1890	.....	266,485 85	160,971 78
do do do ..	1891	.....	257,990 08	174,258 05
do do do ..	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
do do do ..	1893	.....	226,422 17	162,690 42
Total....	.....	3,750,565 38	4,178,785 52	2,662,471 91

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

—	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération				
do depuis do	1868			
do do do	1869			
do do do	1870			
do do do	1871	30,148 32		
do do do	1872	489,428 16		
do do do	1873	561,818 44		
do do do	1874	310,224 88		
do do do	1875	1,546,241 67		
do do do	1876	3,346,567 06		
do do do	1877	1,691,149 97		
do do do	1878	2,228,373 13		
do do do	1879	2,240,285 47		
do do do	1880	4,044,522 72	78,892 01	104,975 69
do do do	1881	4,968,503 93	236,944 98	291,498 06
do do do	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20	
do do do	1883	(2) 10,033,800 04	266 09	
do do do	1884	(3) 11,192,722 02	327 02	
do do do	1885	(4) 9,900,281 53		
do do do	1886	(5) 3,672,584 81		
do do do	1887	(6) 915,057 49		
do do do	1888	52,098 65		
do do do	1889	86,716 07		
do do do	1890	40,980 54		
do do do	1891	37,367 00		
do do do	1892	66,211 39		
do do do	1893	413,836 49		
Total		62,457,995 57	318,216 30	396,473 75

* Ceci s'accorde avec la feuille de balance des comptes publics, 1892-93, page xiv.

(1)	Comprenant	$ 2,210,000 00	à compte des subsides.
(2)	do	5,323,076 60	do
(3)	do	7,254,208 27	do
(4)	do	6,862,201 00	do
(5)	do	2,890 427 00	do
(6)	do	460,087 13	do
		$25,000,000 00	

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération			
do depuis do	1868		
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888		
do do do	1889	9,847 27	
do do do	1890	381,942 75	
do do do	1891	196,869 36	
do do do	1892	26,129 39	
do do do	1893	2,190 62	
Total		616,979 89	

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépensé par le gouvernem. avant la confédérat.	...	13,881,460 65	.....	.....
do depuis do ..	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
do do do ..	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
do do do .	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
do do do ..	1871	2,946,930 45	442,993 31	565,713 52
do do do ..	1872	5,620,569 67	595,076 22	622,900 56
do do do ..	1873	5,763,268 81	1,011,892 60	703,458 26
do do do ..	1874	3,925,123 69	1,847,925 24	893,430 17
do do do ..	1875	5,018,427 85	1,581,934 24	886,087 42
do do do ..	1876	4,497,434 75	1,497,128 22	966,922 42
do do do ..	1877	3,209,502 16	1,890,268 80	1,285,110 27
do do do ..	1878	2,643,741 73	2,032,873 05	1,514,846 38
do do do ..	1879	2,507,053 71	2,233,496 34	1,419,955 60
do do do ..	1880	6,109,077 14	1,851,489 26	1,739,137 25
do do do ..	1881	5,577,236 73	2,220,421 39	2,200,486 25
do do do ..	1882	5,175,046 61	2,310,638 54	2,237,583 39
do do do ..	1883	11,707,619 02	2,636,551 70	2,541,205 41
do do do ..	1884	14,013,074 89	2,613,508 87	2,551,937 97
do do do ..	1885	11,224,244 54	2,749,710 53	2,624,243 07
do do do ..	1886	4,443,220 17	2,819,973 50	2,628,336 35
do do do ..	1887	1,846,887 18	3,152,650 40	2,840,747 88
do do do ..	1888	1,765,582 11	3,621,076 62	3,166,253 22
do do do ..	1889	2,709,857 37	3,513,063 67	3,167,542 67
do do do ..	1890	2,392,767 99	3,846,044 42	3,203,874 11
do do do ..	1891	1,184,317 34	3,949,263 73	3,181,888 56
do do do .	1892	417,425 73	3,748,597 77	3,136,393 51
do do do ..	1893	711,917 44	3,288,629 62	3,262,505 62
Total.....	....	121,787,138 05	56,647,926 34	48,687,580 29

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

ANNEXE

État indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions votées. Par quelle loi.	Montant.	Chemins he fer.	1883-84	1884-85	1885-86
	$ cts.		$	$	$
46 Vic., ch. 25	156,800 00	International, Québec	144,000	.....	.....
53 do 2					
45 do 14	384,000 00	Québec et Lac Saint-Jean, Québec	32,000	37,027	186,74
46 do 25	80,000 00				
48-9 do 59	96,000 00				
49 do 10	186,295 00				
50-1 do 24	28,800 00				
51 do 3	96,000 00				
52 do 3	64,000 00				
53 do 2	30,000 00				
54-5 do 8	5,250 00				
46 do 25	89,600 00	Napanee, Tamworth et Québec, Ontario	32,000	57,600	.....
49 do 10	70,000 00				
50-1 do 24	12,800 00				
52 do 3	32,000 00				
47 do 8	272,000 00	Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec	.....	49,090	41,0
46 do 25	115,200 00	Caraquette, N.-B	.....	32,000	76,8
47 do 8	76,800 00				
50-1 do 24	32,000 00				
47 do 8	32,000 00	Grand-Nord, Québec	.....	25,088	.....
49 do 10	57,600 00				
52 do 3	22,400 00				
53 do 2	48,000 00				
54-5 do 8	28,100 00				
56 do 2	25,600 00				
47 do 8	48,000 00	Kingston et Pembroke, Ontario	.....	48,000	.....
45 do 14	660,000 00	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario	.....	154,440	1,051,5
46 do 26	660,000 00				
53 do 2					
47 do 8	128,000 00	Nord et Occidental, N.-B	.....	.....	128,0
48-9 do 59	19,200 00				
49 do 10	32,000 00				
48-9 do 59	140,800 00				
47 do 8	60,342 00	Québec-Central, Québec	.....	.....	60,3
51 do 3					
53 do 2	288,000 00				
48-9 do 59	72,000 00	Montréal et Sorel, Québec	.....	.....	64,9
53 do 2	40,000 00				
48-9 do 59	30,000 00	Montréal et Jonction de Champlain, Québec	.....	.....	30,0
50-1 do 24	64,000 00				
51 do 3	9,600 00				
46 do 25	38,400 00	Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B.	.....	.....	38,
51 do 3	44,252 82				
47 do 8	22,400 00	Saint-Louis et Richibouctou, N.-B	.....	.....	22,
48-9 do 59	96,000 00	Canada-Atlantique, Ontario	.....	.....	48,
49 do 10	38,400 00				
50-1 do 24	180,000 00				
47 do 6	750,000 00	Esquimalt et Nanaïmo, C.-B	.....	.....	422,
47 do 8	96,000 00	Erié et Huron, Ont	.....	.....	.....
46 do 25	320,000 00	Baie des Chaleurs, Québec	.....	.....	.....
47 do 8	300,000 00				
52 do 3					
48-9 do 59	118,460 00	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B.	.....	.....	.....

N° 3.

des contrats ont été passés et des versements faits au 30 juin 1893.

Versements.							Total au 30 juin 1893.
1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	
$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	8,960 00	.....	3,840 00	.....	.....	.....	156,800 00
202,219	232,013 00	19,911 00	38,440 00	70,350 00	26,222 73	76,471 77	921,399 50
.....	.....	.....	95,744 00	7,600 00	.....	1,856 00	194,800 00
60,580	24,158 00	.....	.....	.....	.....	.....	174,828 00
61,200	40,050 00	13,950 00	.....	.....	.....	.....	224,000 00
.....	.....	.....	20,000 00	9,500 00	24,100 00	.....	78,688 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48,000 00
78,370	.....	.....	35,000 00	600 00	.....	.....	1,320,000 00
18,200	159,400 00	6,300 00	100 00	.....	.....	.....	312,000 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60,342 00
4,950	.....	.....	6,719 50	17,116 07	.....	.....	93,757 57
.....	16,400 00	36,700 00	5,400 00	.....	.....	15,100 00	103,600 00
.....	.....	.....	.....	.....	44,252 82	.....	82,652 82
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,400 00
44,384	.....	9,491 20	149,812 00	30,188 00	.....	.....	282,355 20
327,480	.....	.....	.....	.....	.....	.....	750,000 00
96,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96,000 00
250,000	50,300 00	75,200 00	148,675 00	.....	.....	.....	524,175 00
97,440	16,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	113,440 00

ANNEXE N° 3.—Etat indiquant les subventions votées aux chemins

Subventions votées. Par quelle loi.	Montant.	Chemins de fer.	1883-84	1884-85	1885-86.
	$ cts.		$	$	$
50-1 Vic., c. 24	217,600 00	St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec			
49 do 10	11,200 00	L'Assomption, Québec			
49 do 10	32,000 00	Grand-Oriental, Québec			
50-1 do 24	96 000 00				
56 do 2	64,000 00				
47 do 8	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario			
52 do 3					
49 do 10	96,000 00	Bouctouche et Moncton, Nouveau-Brunswick			
50-1 do 24	6,400 00				
47 do 8	51,200 00	Albert-Sud, N.-B.			
52 do 3					
48-9 do 59	65,200 00	Colonisation du Lac Témiscamingue, Qué.			
50-1 do 24					
49 do 10	38,400 00	Joggins, N.-E.			
50-1 do 24	4,000 00				
45 do 14	240 000 00	Témiscouata, N.-B., et Québec			
48-9 do 58	258,000 00				
51 do 3	100 000 00				
53 do 2	51,200 00				
48-9 do 59	44,800 00	Leamington et Saint-Clair, Ont.			
50-1 do 24	6,400 00				
49 do 10	16,000 00	Toronto, Grey et Bruce, Ont.			
50-1 do 24	22,400 00	Cie de chaux du Canada, Québec			
49 do 10	256,000 00	Pacifique d'Ontario-Ouest, et Ontario et Québec			
53 do 2					
50-1 do 24	96,000 00	Comté de Drummond, Québec			
52 do 3	14,400 00				
53 do 2	76,800 00				
48-9 do 59	128,000 00	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, Ontario			
53 do 2					
49 do 10	32,000 00	Montréal et Lac Maskinongé, Québec			
53 do 2	10,200 00				
50-1 do 24	54,400 00	Norfolk-Sud, Ontario			
50-1 do 24	51,200 00	Jonction de Guelph, Ontario			
48-9 do 59	22,400 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario			
49 do 10					
49 do 10	108,800 00	Hereford, Québec			
52 do 3	48,000 00				
50-1 do 24	118,400 00	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit, Ontario			
50-1 do 24	96,000 00	Jonction de Beauharnois, Québec			
50-1 do 24	38,400 00	Sainte-Catherine et Niagara Central, Ontario			
52 do 3	64,000 00				
52 do 3	30,000 00	Cie de pont de chemin de fer Frédéricton et Sainte-Marie, N.-B			
50-1 do 24	9,600 00	Embranchement de Harvey, N.-B.			
50-1 do 24	108,800 00	Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E			
51 do 3	147,200 00				
50-1 do 24	44,800 00	Cie de ch. de f. et de houille de Cumberland, N-E			
52 do 3	19,200 00	Pontiac et Renfrew, Ont.			
52 do 3	54,100 00	Mille-Iles, Ontario			
52 do 3	96,000 00	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec			
52 do 3	375,000 00	Cie du Tunnel frontière Saint-Clair, Ontario			
50-1 do 24	57,600 00	Brantford, Waterloo et Lac Erié, Ontario			
51 do 3	287,200 00	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, Ont.			
53 do 2					
50-1 do 24	192,000 00	Montréal et Ottawa, Ont			
53 do 2					
50-1 do 24	44,800 00	Vallée de Cornwallis, N.-E			
52 do 3					
52 do 3	320,000 00	Ottawa et Vallée de la Gatineau, Qué			

de fer au sujet desquels des contrats ont été passés, etc.—*Suite.*

Versements.							Total au 30 juin 1893.
1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	
$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
64,430	28,383 00	.....	.....	32,003 00	92,784 00	.....	217,600 00
11,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,200 00
19,200	.....	.....	.....	16,300 00	4,845 00	.....	40,345 00
15,000	.....	.....	.....	.....	.....	17,000 00	32,000 00
40,480	20,573 57	.....	4,366 00	1,600 43	.....	.....	67,020 00
1,000	18,428 57	1,387 06	.....	10,684 37	18,960 00	.....	50,460 00
14,400	3,000 00	9,000 00	26,360 00	.....	.....	.....	52,760 00
.....	26,138 78	.....	9,761 22	1,600 00	.....	.....	37,500 00
.....	249,684 00	163,216 00	74,300 00	82,770 00	54,830 00	21,150 00	645,950 00
.....	32,000 00	19,200 00	.....	.....	.....	.....	51,200 00
.....	14,656 00	.....	.....	.....	.....	.....	14,656 00
.....	11,840 00	3,520 00	.....	.....	.....	.....	15,360 00
.....	60,000 00	800 00	189,200 00	6,000 00	.....	.....	256,000 00
.....	15,057 00	13,815 00	12,428 00	136,000 00	5,105 00	13,435 00	195,840 00
.....	.....	45,000 00	.....	47,400 00	12,800 00	.....	105,200 00
.....	.....	19,700 00	20,080 00	1,500 00	.....	.....	41,280 00
.....	.....	54,400 00	.....	.....	.....	.....	54,400 00
.....	.....	46,000 00	.....	.....	.....	.....	46,000 00
.....	.....	21,888 00	.....	.....	.....	.....	21,888 00
.....	.....	63,900 00	91,300 00	.....	.....	.....	155,200 00
.....	.....	106,500 00	11,900 00	.....	.....	.....	118,400 00
.....	.....	54,650 00	4,250 00	.....	.....	.....	58,900 00
.....	.....	26,640 00	.....	11,760 00	.....	.....	38,400 00
.....	.....	30,000 00	.....	.....	.....	.....	30,000 00
.....	.....	5,553 57	.....	.....	.....	.....	5,553 57
.....	.....	.....	219,100 00	3,300 00	8,300 00	.....	230,700 00
.....	.....	.....	29,400 00	10,450 00	.....	.....	39,850 00
.....	.....	.....	9,800 00	3,800 00	.....	.....	13,600 00
.....	.....	.....	10,400 00	.....	.....	.....	10,400 00
.....	.....	.....	65,600 00	.....	.....	.....	65,600 00
.....	.....	.....	173,000 00	143,400 00	58,600 00	.....	375,000 00
.....	.....	.....	36,620 00	16,190 00	.....	.....	52,810 00
.....	.....	.....	.....	87,000 00	70,075 00	114,125 00	271,200 00
.....	.....	.....	.....	49,960 00	.....	.....	49,960 00
.....	.....	.....	.....	42,670 00	2,130 00	.....	44,800 00
.....	.....	.....	.....	87,582 00	38,790 00	104,380 00	230,752 00

ANNEXE N° 3.—Etat indiquant les subventions votées aux chemins

Subventions votées.		Chemins de fer.			
Par quelle loi.	Montant.		1883-84	1884-85	1885-86.
	$ cts.		$	$	$
51 Vic., c. 3	83,612 54	Central, N.-B.	.....	.....	.....
52 do 3	142,400 00				
53 do 2					
53 do 2	361,270 00	Montréal et Ouest, Québec	.....	.....	.....
52 do 3	128,000 00	Parry-Sound et de Colonisation, Ontario	.....	.....	.....
52 do 3	163,200 00	Shuswap et Okanagan, C.-B	.....	.....	.....
54-5 do 8	89,600 00	Vallée de Tobique, N.-B.	.....	–	.....
53 do 2	35,200 00				
53 do 2	112,000 00	Colombie et Kootenay, C.-B.	.....	.....	.....
53 do 2	35,200 00	Jonction de Waterloo, Québec	.....	.....	.....
53 do 2	99,200 00	Montagne d'Orford, Québec	.....	.....	.....
53 do 2	57,600 00	Saint-Laurent et Adirondack, Québec	.....	.....	.....
51 do 3	24,439 84	Embranchement de Chatham, N.-B.	.....	.....	.....
55-6 do 5	40,000 00	Cie de chemin de fer, de houille et de fer, New-Glasgow, N.-E.	.....	.....	.....
			208,000	403,245	2,171,249

Ce rapport ne comprend pas le chemin de fer suivant :— 1. Le Canada-Central.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1893.

de fer au sujet desquels des contrats ont été passés, etc.—*Fin.*

Versements.							Total au 30 juin 1893.
1886-87.	1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	
$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	75,639 00	83,612 54	.....	159,251 54
.....	.....	.....	.....	76,143 00	32,253 00	133,388 00	241,784 00
.....	.....	.....	.....	.....	30,400 00	28,820 00	59,220 00
.....	.....	.....	.....	.....	162,260 00	.....	162,260 00
.....	.....	.....	.....	.....	73,000 00	41,674 46	114,674 46
.....	.....	.....	.....	.....	88,800 00	.....	88,800 00
.....	.....	.....	.....	.....	32,800 00	.....	32,800 00
.....	.....	.....	.....	.....	32,000 00	.....	32,000 00
.....	.....	.....	.....	.....	40,256 00	24,448 00	64,704 00
.....	.....	.....	.....	.....	24,439 84	.....	24,439 84
.....	.....	.....	.....	.....	.....	32,945 84	32,945 84
1,406,533	1,027,041 92	846,721 83	1,491,595 72	1,079,105 87	1,061,615 93	624,794 07	10,319,902 34

2. Chemin de fer du Pacifique canadien—Ligne-mère.

3. Atlantique et Nord-Ouest.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ANNEXE N° 4.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 5 octobre 1893.

MONSIEUR—J'ai l'honneur de vous transmettre :—

Premièrement.—Le rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat, auquel sont annexés le rapport de l'ingénieur en chef et du surintendant des mécaniciens de la division du chemin de fer Intercolonial et le rapport du surintendant et du surintendant des mécaniciens de la division du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, avec les états de comptes préparés par les comptables de ces voies.

Deuxièmement.—Les rapports des ingénieurs surintendants et des surintendants des canaux ; aussi, le rapport de l'inspecteur des recettes des canaux.

Troisièmement.—Un état des subventions accordées dans le but d'aider à la construction des chemins de fer, préparé par le capitaine Costin.

Quatrièmement.—Etat des contrats passés dans le cours de l'exercice, préparé par M. Fissiault.

Cinquièmement.—Etat relatif aux chutes d'eau et autres propriétés du gouvernement louées par le ministère durant l'exercice, préparé par M. Fissiault.

Sixièmement.—Etat des propriétés achetées ou endommagées dans le cours de l'exercice, préparé par M. Fissiault.

Septièmement.—Conventions relatives aux subventions accordées pour aider à la construction de chemins de fer, faites dans le cours de l'exercice, préparé par M. Fissiault.

Huitièmement.—La statistique des canaux pour la durée de la navigation de 1892, compilée par M. Teakles.

Neuvièmement.—La statistique des chemins de fer, qui a été compilée avec soin par M. Thomas Ridout.

En vous présentant ces documents je me permettrai de faire quelques remarques, me contentant de parler des opérations des chemins de fer et des canaux de l'Etat jusqu'au 30 juin dernier, et des travaux exécutés jusqu'à cette date.

TABLEAU qui indique la longueur des chemins de fer de l'Etat au 30 juin 1893.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

	Milles.	Total des milles.
Jonction de la Chaudière à Halifax	678	
Moncton à Saint-Jean	89	
Truro à Sydney	217	
Jonction d'Oxford à Pictou	70	
Jonction de la Chaudière à Lévis	8	
Lévis à la jonction de Saint-Charles *via* Harlaka	14	
Jonction de Dalhousie à Dalhousie	7	
Jonction de Derby à Indiantown	14	
Jonction de Painsec à la Pointe-du-Chêne	11	
Jonction de Pugwash à Pugwash	5	
Jonction de Stellarton à Brown's-Point	12	
Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord	5	
New-Glasgow à Pictou-Landing	7	
Richmond à Dartmouth	5	
Total de milles en exploitation régulière		1,142

EMBRANCHEMENTS, SERVICE DES MARCHANDISES.

Rivière-du-Loup, embranchement du quai		4	
Rimouski	do	2	
Newcastle	do	2	
Dorchester	do	1	
Baie-Courtney	do	1	
Sackville	do	½	
Stewiacke	do	1	
Filature de coton, Halifax	do	1	
			12½
Longueur totale du chemin de fer Intercolonial			1,154½

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Jonction de Windsor à Windsor	32

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Souris à Tignish	168	
Mount-Stewart à Georgetown	24	
Charlottetown à Royalty-Junction	5	
Emerald-Junction au Cap-Traverse	13	
Alberton au quai Cascumpec	1	
		211
Longueur totale des chemins de fer de l'Etat		1,397½

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'année peuvent se chiffrer comme suit:—

Nom du chemin de fer.	Milles en exploitation.	—	Montant.	Profit.	Perte.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chemin de fer Intercolonial	1,142	Recettes	3,065,499 09		
		Frais d'exploitation	3,045,317 50	20,181 59	
Embranchement de Windsor	32	⅓ des recettes	34,316 11		
		Entretien	16,889 95	17,426 16	
Ch. de f. Ile du Prince-Edouard	211	Recettes	162,690 42		
		Frais d'exploitation	226,422 17	.....	63,731 75
				37,607 75	63,731 75
		Profit déduit des pertes	.....	.....	37,607 75
Total, milles	1,375	Perte nette	.....	.....	26,124 00

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'année peut être considéré, je prétends, comme satisfaisant; le chemin et le matériel roulant ont été entretenus avec efficacité et le trafic bien administré.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux dernières années se comparent comme suit :—

——	1891-92.	1892-93.
	$ cts.	$ cts.
Chemin de fer Intercolonial	2,945,441 97	3,065,499 09
Embranchement de Windsor	33,508 85	34,316 11
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	157,442 69	162,690 42
Total	3,136,393 51	3,262,505 62

Soit une légère amélioration pour le trafic, les recettes brutes accusant une augmentation de $126,112.11 sur celles de l'année précédente.

Les dépenses totales d'exploitation des chemins de fer de l'Etat pour les deux dernières années se comparent comme suit :—

——	1891-92.	1892-93.
	$ cts.	$ cts.
Chemin de fer Intercolonial	3,439,377 00	3,045,317 50
Embranchement de Windsor	19,514 37	16,889 95
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	289,706 38	226,422 17
Total	3,748,597 75	3,288,629 62

Soit une réduction dans les dépenses d'exploitation pour l'année, en regard de celles de l'année précédente, de $459,968.14. Ces dépenses se répartissent comme suit :—

——	1891-92.	1892-93.	Différence.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Traction	1,214,971 99	1,113,683 53	101,288 46
Dépenses pour voitures	735,613 93	691,605 47	44,008 46
Entretien de la voie et des travaux d'art	1,174,911 30	877,123 19	297,788 11
Dépenses des gares	421,940 01	400,207 50	21,732 51
			464,817 54
Frais généraux	201,160 52	206,009 93	4,849 41
	3,748,597 75	3,288,629 62	459,968 13

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Il sera sans doute intéressant pour le public de connaître le commerce fait en matière de transport de passagers sur l'océan au port d'Halifax, pendant l'hiver de 1892–93, et les noms des steamers qui les ont transportés. C'est pourquoi j'en donne ici un état :—

Nom du steamer.	Nombre de passagers.		Total.
	1re classe.	2e classe.	
Mongolian	41	1,369	1,410
Labrador	65	1,057	1,122
Sardinian	55	1,056	1,111
Vancouver	51	1,712	1,763
Assyrian	4	118	122
Numedian	66	1,936	2,002
Carthaginian	14	273	287
Oregon	19	616	635
Parisian	68	1,029	1,097
Sarnia	25	569	594
Prussian	1	201	202
Baunwall	.....	378	378
Lake Superior	9	408	417
Lake Ontario	1	346	347
Hungarian	.....	372	372
Peruvian	1	424	425
Slavonia	.....	442	442
State of Nebraska	.....	247	247
Buenos Ayres	2	579	581
Total	422	13,430	13,652

Sur ces 13,652 passagers, 8,887 sont passés par l'intérieur *via* Saint-Jean, et 4,765 sont passés par la Chaudière.

Le commerce maritime en matière du fret reçu à Halifax pendant l'hiver de 1892–93 et qui a passé par l'Intercolonial, est une autre question à laquelle le public est intéressé. Je donne donc un état du nombre de tonnes et le nom des lignes de steamers qui ont transporté ce fret :—

Nom de la ligne du steamer.	Mesurage, tonnes.	Poids, tonnes.	Total, tonnes.
Ligne Allan de Liverpool	1,478	1,038	2,516
do Dominion de Liverpool	821	424	1,245
do Beaver de Liverpool	194	99	293
do Halifax, Liverpool et Londres de Liverpool	150	370	520
do Furness de Londres	1,756	2,226	3,982
do Furness do Hambourg	45	1,262	1,307
do Hanse de Hambourg	24	28	52
do Donaldson de Glasgow	477	4,347	4,824
do Allan de Glasgow	2,871	2,104	4,975
Total de tonnes	7,816	11,898	19,714

Sur ce nombre 12,319 tonnes ont été distribuées à divers points sur l'Intercolonial, 100 tonnes sont allées à l'ouest par Saint-Jean, et 7,275 tonnes ont pris la direction de l'ouest par la Chaudière.

Le système de chauffer les trains de voyageurs au moyen de la vapeur fournie directement par la locomotive continue de donner satisfaction générale. Au 30 juin

dernier il y avait 62 locomotives et 200 voitures auxquelles on avait appliqué cet appareil de chauffage.

Le frein à air comprimé de Westinghouse a été appliqué à 70 locomotives et à 747 wagons à marchandises.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital au 30 juin 1893 :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille de 3 diverses espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatif.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.								
	206	15	92	6	95	24	99	2,171	2,142	999	44	10	21	2
		5	....	....	...	39	....	103	.....	471				
										782				
		20				63		2,174		2,252				

NOTE.—Douze wagons à houille ont été convertis en wagons-plateformes dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant reconstruit pendant l'année aux frais du revenu pour maintenir le matériel en bon état :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille de 3 diverses espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatif.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.								
	....	....	2	....	....	1	....	.....	60	3	3	....	1	....

Chemins de fer et canaux.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et de voyageurs transporté chaque année, depuis le 1er juillet 1876, date de l'ouverture de ce chemin au trafic comme ligne directe vers l'ouest.

Année.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes.	Profit.	Pertes.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
1876-77	714	1,661,673 55	1,154,445 33	.....	507,228 22	421,327	613,420
1877-78	714	1,816,273 56	1,378,946 78	.....	432,326 78	522,710	618,957
1878-79	714	2,010,183 22	1,294,009 69	.....	716,083 53	510,861	640,101
1879-80	829	1,603,429 71	1,506,298 48	.....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	.....	725 777	631,245
1881-82	840	2,069,657 48	2,079,262 66	9,605 18	.....	838,956	779,994
1882-83	840	2,360,373 27	2,370,910 10	10,547 83	.....	970,961	878,600
1883-84	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	.....	1,009,237	944,636
1884-85	941	2,519,751 56	2,441,203 66	.....	78,547 90	989,936	957,228
1885-86	946	2,583,999 67	2,450,093 88	.....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87	966	2,922,369 62	2,660,116 93	.....	262,252 69	1,143,020	942,784
1887-88	971	3,366,781 74	2,983,336 05	.....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89	971	3,244,647 73	2,967,801 00	.....	276,846 73	1,218,877	1,136,272
1889-90	971	3,560,575 74	3,012,739 87	.....	547,835 87	1,368,819	1,219,233
1990-91	1,094	3,662,341 94	2,977,395 38	.....	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891-92	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	.....	493,935 03	1,264,575	1,297,732
1892-93	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	.....	1,388,080	1,292,878

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transporté des mines de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à la Jonction de la Chaudière, à Saint-Jean, et à l'ouest de ces endroits ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, chaque année, depuis l'ouverture de ce trafic en 1878–79 :—

Année.	Pour l'ouest.		Aux stations locales.	Total.
	Via Chaudière.	*Via* Saint-Jean.		
1876-77	.....	.....	103,420	103,420
1877-78	.....	.....	97,043	97,043
1878-79	300	.....	112,232	112,532
1879-80	1,097	.....	135,369	136,466
1880-81	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-82	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-83	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-84	22,014	19,534	252,014	293,562
1884-85	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-86	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-87	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-88	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-89	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90	164,453	25,126	366,967	556,546
1890-91	113,996	39,213	344,829	498,038
1891-92	35,447	5,918	392,441	433,806
1892-93	136,868	3,775	402,653	543,296

C'est donc pendant l'exercice 1886 que ce chemin a transporté de l'ouest le plus grand nombre de tonnes de houille, soit 192,022 tonnes ; depuis lors le trafic direct de houille pour les endroits situés à l'ouest du chemin de fer Intercolonial a diminué.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté pour l'expédition à Halifax, chaque année, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Boisseaux.		Total.	Année.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	*Via* St-Jean.			*Via* Chaudière.	*Via* St-Jean.	
				Report.....	405,301	.....	405,301
1876-77.....	.....	.....	.....				
1877-78.....	.....	.....	.....	1885-86.....	389,122	.....	389,122
1878-79.....	.....	.....	.....	1886-87.....	575,880	.....	575,880
1879-80.....	.....	.....	.....	1887-88.....	69,021	.....	69,021
1880-81.....	.....	.....	.....	1888-89.....	129,725	.....	129,725
1881-82.....	.....	.....	.....	1889-90.....	502,012	.....	502,012
1882-83.....	31,011	.....	31,011	1890-91.....	148,803	69,534	218,337
1883-84.....	73,389	.....	73,389	1891-92.....	745,997	519,500	1,265,497
1884-85.....	300,901	.....	300,901	1892-93.....	155,306	197,669	352,975
A reporter..	405,301	.....	405,301	Total.....	3,121,167	786,703	3,907,870

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transporté, chaque année, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Barils.	Année.	Barils.
1876-77.....	254,710	1885-86.....	761,127
1877-78.....	657,778	1886-87.....	763,894
1878-79.....	630,329	1887-88.....	871,838
1879-80.....	533,248	1888-89.....	948,514
1880-81.....	672,310	1889-90.....	1,116,050
1881-82.....	692,095	1890-91.....	1,013,129
1882-83.....	983,916	1891-92.....	954,015
1883-84.....	817,134	1892 93.....	856,913
1884-85.....	935,977		

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté, chaque année, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Boisseaux.	Année.	Boisseaux.
1876-77.....	292,852	1885-86.....	849,800
1877-78.....	331,170	1886-87.....	1,018,395
1878-79.....	302,921	1887-88.....	1,219,035
1879-80.....	534,021	1888-89.....	1,526,158
1880-81.....	565,678	1889-90.....	2,610,202
1881-82.....	560,253	1890-91.....	2,890,921
1882-83.....	1,195,601	1891-92.....	3,776,677
1883-84.....	654,673	1892-93.....	1,514,619
1884-85.....	734,902		

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transporté, chaque année, par ce chemin depuis son ouverture au trafic comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Pieds.	Année.	Pieds.
1876-77	58,096,474	1885-86	117,186,512
1877-78	56,626,547	1886-87	161,801,763
1878-79	55 626,696	1887-88	197,755,272
1879-80	55,462,654	1888-89	199,507,777
1880-81	72,841,388	1889-90	210,886,071
1881-82	78,356,418	1890-91	184 188,324
1882-83	104,633,417	1891-92	175,474,340
1883-84	131,120,948	1892-93	181,211,013
1884-85	138,493,675		

TABLEAU indiquant le nombre de bestiaux transporté, chaque année, sur le chemin depuis son ouverture au trafic comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Nombre.	Année.	Nombre.
1876-77	34,414	1885-86	74,498
1877-78	46,498	1886-87	82,896
1878-79	47,584	1887-88	98,302
1879-80	70,990	1888-89	85,960
1880-81	61,574	1889-90	86,771
1881-82	73,479	1890-91	95,529
1882-83	68,338	1891-92	87,889
1883-84	60,090	1892-93	93 369
1884-85	70,785		

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises envoyées par mer en Europe, ou en venant, *via* le port d'Halifax, transportées sur le chemin, chaque année, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe :—

Année.	A la Chaudière pour l'ouest.	A Saint-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77	.....	.....	.....	.....
1877-78	14,949	.....	3,405	18,354
1878-79	21,628	.....	2,643	24,271
1879-80	21,073	.....	4,952	26,025
1880-81	15,454	.....	3,334	18,788
1881-82	21,607	.....	4,168	25,775
1882-83	24,875	.....	7,911	32,786
1883-84	19,696	.....	6,533	26,229
1884-85	22,787	.....	8,405	31,192
1885-86	13,464	.....	8,216	21,680
1886-87	16,923	.....	9,811	26,734
1887-88	41,864	.....	8,878	50,742
1888-89	17,340	.....	11,481	28,821
1889-90	9,895	.....	11,730	21,625
1890-91	9,923	.....	10,764	20,687
1891-92	9,719	17	23,835	33,571
1892-93	7,295	100	12,319	19,714

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de sucre brut et raffiné transporté chaque année, par ce chemin depuis son ouverture comme ligne directe :—

Année.	Sucre brut.				Sucre raffiné.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77	340	.....	.....	340	.....	.....	.....	.....
1877-78	186	.....	.....	186	.....	.....	.....	.....
1878-79	1,041	.....	.....	1,041	.....	.....	.....	.....
1879-80	12,220	.....	.....	12,220	.....	.....	.....	.....
1880-81	13,872	.....	.....	13,872	4,022	.....	2,902	6,924
1881-82	14,256	.....	1,290	15,546	7,146	.....	3,607	10,753
1882-83	9,465	.....	508	9,973	11,126	.....	5,497	16,623
1883-84	13,778	.....	3,068	16,846	14,543	.....	7,265	21,808
1884-85	10,381	.....	3,661	14,042	18,024	.....	8,445	26,469
1885-86	4,394	.....	3,998	8,392	7,660	.....	5,858	13,518
1886-87	20,450	.....	8,500	28,950	15,044	.....	8,395	23,439
1887-88	14,320	.....	14,085	28,405	21,641	.....	7,133	28,774
1888-89	24,358	.....	7,160	31,518	12,955	.....	11,120	24,075
1889-90	7,390	.....	8,913	16,303	6,778	.....	6,125	12,903
1890-91	5,088	4,670	8,215	17,973	10,130	468	5,996	16,594
1891-92	7,142	3,960	10,535	21,637	12,633	7,674	12,414	32,721
1892-93	Nil.	Nil.	10,137	10,137	8,327	6,456	7,840	22,623

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de poisson frais et salé transportées, chaque année, par ce chemin depuis son ouverture comme ligne directe :—

Année.	Poisson frais.				Poisson salé.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77	530	921	527	1,978	551	1,848	802	3,201
1877-78	596	1,015	474	2,085	898	1,644	805	3,347
1878-79	471	1,336	817	2,624	988	1,038	1,048	2,974
1879-80	519	1,362	453	2,334	1,612	2,238	959	4,809
1880-81	498	1,879	920	3,297	2,418	937	1,051	4,406
1881-82	475	1,619	957	3,051	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-83	542	384	393	1,319	3,299	759	1,354	5,412
1883-84	838	1,682	412	2,932	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85	1,062	1,885	484	3,431	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86	1,669	1,645	902	4,216	1,680	2,047	3,376	7,103
1886-87	1,278	1,572	2,008	4,858	3,236	569	1,747	5,552
1887-88	1,533	1,477	1,031	4,041	2,617	476	1,099	4,193
1888-89	2,474	2,000	1,870	6,344	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90	2,235	1,787	2,111	6,223	2,449	847	3,288	6,584
1890-91	2,029	2,788	1,848	6,665	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92	1,367	1,746	547	3,660	1,946	928	1,889	4,763
1892-93	1,683	1,875	3,340	6,898	3,262	1,811	2,176	7,249

L'on a enlevé les rails en acier de 56 livres sur un parcours de trente milles et demi pour les remplacer au frais du revenu par 3,211 tonnes de rails de 67 livres; l'on a également renouvelé 398,546 traverses.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel le 30 juin 1893 :—

Chemin, etc	$46,492,722 26
Matériel roulant	7,754,127 97
Total	$54,246,850 23

Avant qu'une autre année s'écoule, un service de passeurs sera établi dans le détroit de Canso entre les stations de Mulgrave et la Pointe-Tupper pour transporter les trains d'un côté à l'autre. Ce sera une grande amélioration pour le service. Le bateau passeur et la barge destinée au transport des trains sont presque prêts et devront circuler le 1er novembre prochain.

Le chemin et le matériel roulant sont maintenant en très bon état.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a été exploité sous l'empire du nouvel arrangement fait avec la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis; cet arrangement est pratiquement un renouvellement de l'affermage du 21 septembre 1871. La compagnie continue à recevoir les deux tiers des recettes brutes pour l'exploitation du trafic, et l'Etat un tiers pour l'entretien du chemin et des travaux d'art.

TABLEAU indiquant les recettes et leur division entre l'embranchement de Windsor et la ligne principale du chemin de fer Intercolonial de Windsor à Halifax, l'entretien, les frais et recettes nettes de l'embranchement de Windsor pendant chaque année depuis 1880.

Année.	Milles en exploitation.	⅓ des recettes brutes.	Prop. du ⅓ des recettes brutes créditée à la ligne de la Jonct. W. jusqu'à Halifax.	Prop. du ⅓ des recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profit.	Perte.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1880-81..	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	.....
1881-82..	32	28,461 07	7,407 88	21,053 19	13,099 55	7,953 64	.....
1882-83..	32	32,199 77	8,085 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	.....
1883-84..	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	.....
1884-85..	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	.....
1885-86..	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	.....
1886-87..	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	.....	714 75
1887-88..	32	32,242 85	7,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	.....
1888-89..	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	.....
1889-90..	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	.....
1890-91..	32	39,519 56	9,284 43	30,235 13	28,931 71	1,303 42	.....
1891 92..	32	42,891 23	9,382 38	33,508 85	19,514 37	13,994 48	.....
1892-93 .	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	.....

L'on a enlevé les anciens rails de fer sur un parcours de trois milles et demi pour les remplacer par des rails d'acier de 56 livres à la verge.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Compte du capital.

Coût total du chemin et du matériel roulant le 30 juin 1893 :—

Chemin, etc.	$3,291,836 38
Matériel roulant	458,729 00
Total	$3,750,565 38

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit :—

Locomotives.	Voitures à voyageurs.				Wagons fermés.	Wagons-plate-formes.	Fourgons de conducteurs.	Fourgon de payeurs.	Chasse-neige.	Flangers.
	1re classe.	2e classe.	Wagon à bagage et fumoirs.	Wagon officiel.						
21	17	15	3	1	175	125	3	1	8	7

Le matériel roulant construit pendant l'année se compose de :—2 wagons plates-formes.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le tonnage du fret et le nombre de voyageurs transporté pendant chaque année depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin au trafic :—

Année.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Perte.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transporté.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.		
1875-76	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,358	93,964
1876-77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599 49	135,899 60	85,699 89	38,923	111,428
1878-79	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,668	105,046
1879-80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81	199	203,122 88	131,131 43	71,991 45	45,336	102,937
1881-82	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1882-83	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1883-84	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1884-85	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1885-86	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1886-87	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	53,589	103,067
1887-88	211	229,639 95	158,363 62	71,276 33	59,603	131,246
1888-89	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1889-90	211	266,485 85	160,971 78	105,514 07	51,604	133,099
1890-91	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1891-92	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389
1892-93	211	226,422 17	162,690 42	63,731 75	56,718	132,111

On a remplacé les anciens rails en fer sur un parcours de sept milles par des rails en acier de 50 livres à la verge, de sorte que la voie est maintenant dans l'état qui suit :—

	Milles.
Rails d'acier (50 livres à la verge)	92
Rails de fer (40 livres ")	119
Longueur totale du chemin	211

Huit cents tonnes de rails d'acier de 50 liv. ont été livrées pour le renouvellement de la voie en 1893-94, et on a récemment passé un contrat pour la fourniture de 1,000 tonnes qui devront être livrées en juillet 1894, pour renouveler la voie en 1894-95.

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état d'exploitation.

COMPTE DU CAPITAL.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Dans mon rapport de l'année dernière, je disais que l'adjudication des arbitres sur la réclamation de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, relativement à la construction de la section du chemin de fer construite par l'Etat entre Savona's-Ferry (Kamloops) et Port-Moody, était comme suit, savoir :—

Pour travaux exécutés pendant l'arbitrage	$ 202,675 20
Pour travaux restant à faire pour terminer le chemin de fer tel que déterminé par la sentence arbitrale	376,580 00
Montant total de l'adjudication	$ 579,255 20

Somme de travaux exécutés antérieurement à la date de la sentence arbitrale, juillet 1891		$ 202,675 20
Montant des travaux exécutés depuis :—		
De juillet 1891 à février 1892	$ 11,966 79	
En février 1892	188 15	
" mars "	9,160 77	
" avril "	16,674 16	
" mai "	16,010 86	
" juin "	21,696 89	
" juillet "	21,907 15	
" août "	19,477 77	
" septemb. "	21,182 75	
" octobre "	22,278 71	
" novemb. "	12,349 29	
" décemb. "	4,722 04	
" janvier 1893	5,183 40	
" février "	3,873 20	
" mars "	4,014 85	
" avril "	10,815 33	
" mai "	10,445 76	
" juin "	8,329 18	
" juillet "	6,269 49	
" août "	7,889 02	
		234,435 56
Dépenses totales en vertu de la sentence arbitrale à venir jusqu'au 31 août 1893		$ 437,110 76

Laissant encore des travaux à faire pour une valeur de $142,144.44. L'ingénieur dirigeant (M. Desbarats) m'informe que les travaux d'améliorations déterminés par la sentence arbitrale s'exécutent convenablement et avec solidité, et qu'on fait un bon chemin permanent. Toutefois, les travaux progressent très lentement, ce qui est sans doute dû en grande partie au fait que la compagnie exécute concurremment avec ceux déterminés par la sentence arbitrale, d'autres grands travaux d'améliorations sur le chemin.

Les deux réclamations soumises aux arbitres relativement à certains rails d'acier n'ont pas été définitivement réglées, et il reste encore à régler un certain nombre de réclamations de terres. Il est peut-être à propos de dire ici que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a continué, pendant l'année, et ce jusqu'à cette date, à exécuter de grands et d'importants travaux d'améliorations sur son chemin.

Voici l'état des opérations du trafic du chemin de fer canadien du Pacifique pour chaque exercice expiré le 30 juin, depuis que le chemin a été ouvert au trafic en juin 1886 :—

—	1886-87. — Milles, 4,274	1887-88. — Milles, 4,662	1888-89. — Milles, 4,974	1889-90. — Milles, 5,086	1890-91. — Milles, 5,537	1891-92. — Milles, 5,537	1892-93. — Milles, 5,782.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Recettes ...	10,650,254 08	12,711,010 01	13,016,611 81	15,572,985 62	18,672,174 04	20,789,104 17	20,795,304 66
Frais d'exploitat'n	7,299,045 16	9,034,360 27	8,997,312 05	9,424,166 45	11,538,133 53	12,441,126 28	12,665,587 12
Recettes nettes.....	3,351,208 82	3,676,649 74	4,019,299 76	6,148,819 17	7,134,040 51	8,347,977 89	8,129,717 54

Ce qui précède révèle un développement étonnant du trafic, ce qui est un indice de l'avancement considérable du commerce du pays et une preuve des avantages que l'entreprise a été pour le Canada.

COMPTE DU CAPITAL—CANAUX.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Construction.

La construction du canal du Sault-Sainte-Marie et de ses abords est à s'exécuter sous l'empire d'un contrat avec MM. Hugh Ryan et Cie et avec MM. Allan et Fleming. Les premiers ont l'entreprise du canal proprement dit, y compris l'écluse ainsi que l'abord de l'est ou de la rivière Sainte-Marie. Les derniers ont l'entreprise de l'abord de l'ouest ou du lac Supérieur. Les travaux ont été poursuivis avec beaucoup de vigueur et d'habileté, et tout indique que le canal sera prêt pour le trafic à l'expiration du présent exercice. Mr W. G. Thompson, ingénieur surintendant, dans son rapport ci-annexé, donne l'état où en étaient les travaux au 30 juin dernier, mais comme il s'est écoulé trois mois depuis cette époque et que durant cette période de temps il a été exécuté une grande somme de travail, je vais faire quelques remarques sur les progrès des travaux jusqu'au moment de la rédaction de ce rapport.

1. L'abord de l'est du canal a été creusé à la pleine profondeur de 18½ pieds et à la largeur totale, à l'exception d'une ou deux pointes de roches, contenant en tout environ 8,000 verges cubes, et du barrage d'argile et de roche large de 165 pieds qu'on a laissé pour empêcher l'eau de venir dans la cuvette de l'écluse ; ce barrage renferme environ 23,000 verges cubes. On est cependant d'avis que cet été on peut diminuer ce barrage sans danger d'au moins 5,000 verges cubes, laissant un reliquat d'environ 18,000 verges cubes à faire au printemps de 1894. De chaque côté de cet abord il y aura deux jetées en coffrage en bois ; celle du côté nord aura 1,300 pieds de longueur, dont 800 pieds ont été construits ; il reste 500 pieds à construire. La jetée du côté sud aura 420 pieds de longueur, mais on n'y a pas encore rien fait ; toutefois, sur les 140,000 pieds de bois requis pour cet objet, 98,000 pieds ont été délivrés.

2. L'écluse sera bientôt terminée ; les bajoyers, les murs d'appui et les murs d'ascension, contenant enviren 68,000 verges cubes de maçonnerie, sont terminés, à l'exception de quelques pièces de couronnement. Les fondations en maçonnerie de la maison des machines sont construites à une hauteur de 20 pieds, et une partie considérable de la pierre pour la partie supérieure de ce bâtiment est déjà prête et des tailleurs sont à préparer ce qui reste ; les murs de cette maison seront terminés cet automne et la couverture sera posée. Le radier de la moitié septentrionale des conduites est construit sur une distance de 570 pieds ; le plafond est posé et fait de béton, et tous les boulons sont en place ; les racinaux sont posés sur une autre distance semblable ; 550 pieds linéaires du mur de la conduite septen

trionale ont été construits, et on a commencé les ouvrages en béton en arrière. Les murs dans lesquels doit se trouver le tuyau d'alimentation sont en voie de construction. Le nombre de verges cubes de remplage à faire en arrière des murs d'écluse est porté à 70,000, dont 24,000 sont déjà construites, et il reste donc à faire 46,000 verges cubes. Ces matériaux sont posés au moyen d'un pouvoir hydraulique, ce qui fait que toutes les lézardes se remplissent et forment une masse solide, compacte et étanche et constituent un travail très satisfaisant.

Un contrat a été passé avec MM. Hugh Ryan et Cie pour les conduites d'alimentation et les portes d'écluse.

3. Le lit du canal à l'extrémité d'amont, ou extrémité occidentale, est creusé sur toute la largeur et la profondeur voulues sur une distance de 680 pieds; une autre longueur de 600 pieds a été creusée sur une largeur de 37 pieds à la profondeur voulue, et on est à enlever la couche d'argile sur le roc pour la déposer en arrière des murs d'écluse. La quantité de déblai à faire dans le lit du canal s'élevait à l'origine à 311,000 verges cubes ; sur ce nombre 170,000 verges cubes ont déjà été enlevées ; il reste donc à faire un déblai de 141,000 verges cubes. Le bois destiné aux murs de soutènement est délivré pour la plus grande partie, et la construction de ce coffrage se fera dans le cours de l'hiver.

4. La construction des piles et des culées du pont sur lequel passera le chemin de fer canadien du Pacifique pour traverser le canal, est très avancée. La culée septentrionale est construite à 7 pieds 8 pouces de l'assise du pont, la culée méridionale est rendue à 3 pieds 4 pouces, et la pile-pivot à 4 pieds 8 pouces de l'assise. On est à creuser l'assise des fondations pour l'autre pile, et on commencera la maçonnerie d'ici à quelques jours. Toutes les piles et les culées reposeront sur le roc. La Compagnie de Ponts de Hamilton a en main la construction de la superstructure en acier.

5. L'entrée supérieure ou occidentale du canal est presque terminée, il ne reste plus que 36,000 verges de déblai à enlever ; ce déblai se trouve en grande partie au barrage en argile qu'on a laissé pour empêcher l'eau d'arriver dans l'écluse ; toutefois, je suis d'avis qu'on pourra, sans danger, en enlever cet été une autre quantité d'environ 18,000 verges cubes, laissant à enlever 18,000 verges cubes l'été prochain. Tous les travaux exécutés jusqu'ici sur le canal sont bien faits et avec solidité, et je considère que la rapidité avec laquelle ils ont été exécutés, jointe à l'excellente nature de l'ouvrage, témoigne hautement en faveur des entrepreneurs, des ingénieurs et des autres fonctionnaires sur les lieux, qui se sont efforcés à aider les entrepreneurs à bien exécuter les travaux avec rapidité, ayant été informés que le ministre désirait que l'ouvrage fût complètement et solidement terminé pour le 30 juin 1894 ; bien qu'il reste encore beaucoup à faire, tout indique que le canal sera ouvert à la navigation vers la fin du présent exercice.

Canal de Soulanges.

Construction.

Ce canal aura environ quatorze milles de longueur ; pour les fins de la construction il est divisé en treize sections qui font l'objet de neufs contrats, comme suit, savoir :—

Sections 1 *et* 2.

Archibald Stewart, entrepreneur.

Ces deux sections prises ensemble ont environ 5,400 pieds de longueur. Les principaux travaux à faire consistent à pratiquer dans le roc un chenal d'entrée, à construire des jetées de direction et d'amarrage en coffrage avec une superstructure en maçonnerie, à faire un bassin, à construire trois écluses d'ascension en maçonnerie massive et une écluse en parements de grosse maçonnerie appuyée de béton, les culées en maçonnerie d'un pont public, quatre barrages à pertuis, et à enlever environ 450,000 verges cubes de déblai de terre et 72,000 verges cubes de déblai de roche. La quantité d'ouvrages de maçonnerie s'élève à environ 60,000 verges cubes, et les ouvrages en béton à environ 50,000 verges cubes. La valeur des travaux exécutés à la fin de septembre dernier était de $57,597.

Section n° 3.

J. ET M. O'LEARY, entrepreneurs.

La longueur de cette section est d'environ 11,600 pieds. Les principaux travaux à faire consistent à creuser le lit du canal, à faire des levées, des chemins, à construire des clôtures, du revêtement en pierre, les culées en maçonnerie d'un pont public sur le canal, et un ponceau pour le passage de tuyaux, la masse des travaux se composant de déblai de terre dont la quantité est d'environ 585,000 verges cubes. La valeur des travaux à la fin de septembre dernier était de $21,865.

Sections 4, 5, 6 et 7.

GEORGE GOODWIN, entrepreneur.

Ces sections ont une longueur totale d'environ 29,000 pieds. Les principaux travaux à faire consistent à construire une écluse d'ascension et un barrage à pertuis, la maçonnerie pour une porte de garde et un barrage d'alimentation raccordé à des murs de soutènement ; la maçonnerie des culées de deux ponts publics et des ponceaux, à faire le creusage du lit du canal et à ériger des levées. Le déblai s'élèvera, en quantité, à environ 1,974,000 verges cubes, la maçonnerie a environ, 6,000 verges cubes, et le béton à environ 37,000 verges cubes. La valeur des travaux faits à la fin de septembre dernier était de $40,425.

Section n° 8.

CHARLES H. RAYNOR, entrepreneur.

La longueur de cette section est d'environ 7,500 pieds. Les principaux travaux à faire consistent à construire un aqueduc de dix (10) pieds pour faire écouler la rivière à la Graisse sous le canal, faire la maçonnerie des culées d'un pont public, une clôture, et à revêtir en pierre la berge du canal ; en outre, à creuser le lit du canal et à faire des levées. La quantité du déblai est d'environ 630,000 verges cubes. La valeur des travaux exécutés à la fin de septembre dernier était de $32,857.

Section n° 9.

RANDOLPH MACDONALD, entrepreneur.

La longueur de cette section est d'environ 4,500 pieds. Les principaux travaux à faire consistent à creuser le lit du canal et à faire des levées, construire des chemins, creuser des fossés et faire de la clôture. Le déblai se compose d'environ 510,000 verges cubes. La valeur des travaux exécutés à la fin de septembre dernier était de $16,187.

Section n° 10.

ROGERS ET TAYLOR, entrepreneurs.

La longueur de cette section est d'environ 5,000 pieds. Les principaux travaux à faire consistent à creuser le lit du canal, à former des levées, à construire un aqueduc de dix (10) pieds pour faire passer la rivière Rouge sous le canal, à construire en maçonnerie les culées d'un pont public sur le canal, y compris la bordure en pierre, la clôture et la construction de chemins. La quantité de déblai est d'environ 510,500 verges cubes. La valeur de travaux exécutés au 30 septembre dernier était de $56,718.

Section n° 11.

GEORGE GOODWIN, entrepreneur.

La longueur de cette section est d'environ 4,000 pieds. Les principaux travaux consistent à faire du déblai de terre et de roche, à creuser le lit du canal, à creuser dans le roc pour détourner la rivière à Delisle, à construire un aqueduc en fer de 10 pieds pour faire passer la rivière à Delisle sous le canal, à faire un enrochement, un revêtement, de la clôture, etc. La quantité du déblai de terre est d'environ 540,000 verges cubes, et celle du déblai de roche d'environ 20,000 verges cubes.

Section n° 12.

GEORGE GOODWIN, entrepreneur.

Longueur de la section, environ 5,000 pieds. L'entreprise avait été primitivement adjugée à MM. Denis O'Brien et Fils, mais comme ils manquèrent de la continuer après avoir fait pour $26,811 d'ouvrage, le contrat fut résilié et l'on demanda de nouvelles soumissions. M. George Goodwin se trouvant le plus bas soumissionnaire, cette entreprise lui fut adjugée. Le principal ouvrage consiste en déblai de terre et de roche dans le lit du canal. Il y a à faire environ 380,000 verges cubes de déblai de terre et environ 95,000 verges cubes de déblai de roche. La valeur de l'ouvrage fait par M. Goodwin est de $5,325.

Section n° 13.

RANDOLPH MACDONALD, entrepreneur.

La longueur de cette section est d'environ 10,600 pieds. Les principaux travaux consistent dans la construction de piliers de pierre pour une porte auxiliaire, de culées en maçonnerie pour un pont de grand chemin, et d'encoffrements à superstructure de maçonnerie et de béton—d'environ 1,100 pieds de longueur—pour former l'entrée du canal; dans le creusement d'un canal de dérivation, la construction de culées en maçonnerie pour un pont fixe, la confection de chemins et le creusage de fossés, la construction de clôtures, et la fouille de l'entrée et du lit du canal. La somme du déblai est d'environ 750,000 verges cubes, et celle de la maçonnerie 20,000. A la fin de septembre dernier la valeur de l'ouvrage fait était de $43,068.

La valeur collective des travaux faits sur la totalité des entreprises couvrant ce canal est de $347,542.59, ce qui est d'environ 10 pour 100 du montant des contrats.

L'hiver dernier, l'honorable ministre exprima le désir que ce canal fût achevé et prêt à être livré à la circulation dès l'ouverture de la navigation, dans le printemps de 1896; mais les travaux ont tellement traîné pendant la présente saison qu'ils ont fort peu avancé, et, à moins qu'il ne se fasse un changement radical dans l'organisation et qu'il ne soit déployé une plus grande énergie à l'avenir, il n'est pas probable que le canal soit achevé de plusieurs années après la date en question; et même en supposant que l'ouvrage fût vigoureusement poussé dès maintenant, il ne serait guère possible de finir le canal pour le printemps de 1896. Je signale le fait pour qu'il n'y ait pas de malentendu à ce propos. On trouvera ci-joint le rapport de l'ingénieur dirigeant, M. Thomas Monro, qui fournit des renseignements utiles et intéressants sur les travaux.

CANAL DE LACHINE.

CONSTRUCTION ET AGRANDISSEMENT.

A cause de la grande circulation de la rue Wellington (Montréal), qui traverse le canal Lachine, il devint nécessaire de remplacer le vieux pont par un autre d'une plus grande capacité, et ce faisant l'on jugea, dans l'intérêt de la navigation du canal, que la nouvelle travée volante couvrît toujours la largeur de ce dernier, ce qui nécessita le remplacement du pont de fer du Grand-Tronc, à côté de la rue Wellington, par un autre de plus grande ouverture. Les préparatifs pour l'exécution de cette entreprise, quant au pont de la rue Wellington, furent commencés en septembre 1892, mais il ne fut pris de dispositions définitives qu'en janvier pour celle des travaux du pont de chemin de fer du Grand-Tronc. Comme le temps dans lequel faire l'ouvrage était très court, il ne pouvait pas être question de préparer des plans et autres informations nécessaires pour demander des soumissions, de sorte qu'il fut résolu que l'ouvrage serait fait à la journée, de même qu'il avait été décidé pour le pont de la rue Wellington. La raison, m'informe-t-on, pour laquelle il fut jugé mieux de faire faire les travaux du pont de la rue Wellington à la journée, était que les fonctionnaires du département en eussent le contrôle absolu, de façon à pouvoir sûrement faire en sorte que vers le 1er mai—date à laquelle on calculait que s'ouvrirait la navigation—les travaux fussent assez avancés pour que la circulation sur le canal ne se trouvât

pas entravée. Ce but fut atteint, mais malheureusement il en coûta boucoup plus d'argent qu'on ne s'y attendait.

Le canal fut vidé le 8 mars, et le 10 du même mois furent vivement commencés les travaux, que l'on poussa avec une énergie telle qu'il fut possible de remettre l'eau dans le canal le 1er mai—ce qui faisait juste six semaines pour démolir les anciennes constructions et élever les nouvelles. Et non seulement on reconstruisit les ponts, mais on fit aussi de gros encoffrements en amont et en aval des ponts. Il faisait très froid, et comme le temps était si court il fallut travailler jour et nuit. Il y eut aussi beaucoup de glace à enlever, et tout cela accrut de beaucoup les frais de construction.

L'ouvrage est bien et solidement fait, et les deux ponts sont de belles et bonnes constructions qui remplissent bien le but auquel elles sont destinées. La question de cette forte dépense fait le sujet d'une enquête de la part de la commission chargée d'examiner les comptes du canal de Lachine. Cette commission n'a pas encore fait de rapport.

Ce sont MM. Heney et Borthwick qui sont les entrepreneurs de l'égout de Lachine. Cet ouvrage marche très lentement, et j'ai renoncé à toute espérance de le voir achever cette année ; les apparences sont qu'à la fin de la présente saison il restera encore à faire environ 1,000 pieds linéaires de l'égout en question.

L'approfondissement de la section du canal Lachine entre son entrée inférieure et les écluses de Saint-Gabriel, pour lui donner une profondeur de 20 pieds d'eau, est en cours. Le dragueur n° 2 a travaillé à cet ouvrage environ sept semaines, et les rapports disent qu'il fait de bonne besogne. Le dragueur n° 1 a été désigné pour le même ouvrage, mais il n'a pas pu se mettre à l'œuvre tout de suite ; on espère toutefois qu'il sera en opération dans très peu de temps. L'endroit le plus rapproché où les matières draguées puissent être déposés est un marais qu'il y a à la fabrique de MM. Fotheringham et Workman, près de la Côte Saint-Paul ; c'est un peu loin pour le nombre restreint de chalans affectés à la flotte de dragage du canal de Lachine, mais l'on fait pour le mieux dans les circonstances.

LAC SAINT-LOUIS.

APPROFONDISSEMENT ET REDRESSEMENT DU CHENAL.

Le levé hydrographique du chenal a été continué pendant l'année. Il a été fait une serie complète de sondages depuis l'île Saint-Nicolas jusqu'au pied de l'île Beauharnois—distance d'environ 4 milles—et l'on a dressé des plans du tout dans le but de faire faire des essais qui détermineront la nature de la roche et indiqueront la manière la plus économique de l'enlever. L'un des dragueurs des commissaires du havre de Montréal a été employé durant la saison de 1892, et bien que ce service ait été rude pour lui, et qu'il se soit en conséquence souvent brisé, il n'a pas laissé d'opérer d'une manière satisfaisante, montrant par là qu'une puissante machine de ce genre viendrait à bout de cette besogne. Le dragueur en question a enlevé 7,573 verges cubes de roches—mesure de chalan—au prix de $4,416, selon le rapport de M. Parent.

CONSTRUCTION.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

Il y avait, au compte du capital, un crédit de $74,000 pour cet ouvrage, mais les travaux n'ont pas encore été commencés. A même ce crédit il a été payé pendant l'année $5,962.47 de dommages-intérêts.

CANAL MURRAY.

L'entreprise consistait en une tranchée à travers l'isthme de Murray et dans le dragage à chaque bout, le tout adjugé à MM. J. D. Silcox et Cie. Il y avait pour ces travaux un crédit de $60,000, sur lequel il a été dépensé, en règlement avec les entrepreneurs, une somme de $30,838.79.

CONSTRUCTION ET AGRANDISSEMENT.

CANAL DE CORNWALL.

Cette entreprise a été partagée en neuf sections. Voici les noms des entrepreneurs :—

Section 1, Gordon, Woodward et Chamberlain.
Sections, 2, 3 et 4, Wm Davis et Fils.
do 5, 6, 7 et 8, la Guilbert Blasting & Dredging Co.
Section 9, Jocks, De Lorimier et Brodeur.

Les travaux de la section 1 ont été achevés en l'année 1882.

Ceux des sections 2, 3 et 4 marchent d'une manière soutenue, et l'on calcule qu'ils seront finis l'année prochaine.

Les sections 6 et 7 et partie des sections 5 et 8 ont été abandonnées, un projet de barrages ayant été adopté à la place de l'agrandissement de cette partie du canal. L'ouvrage sur le reste des sections 5 et 8 marche lentement, mais on espère qu'il sera achevé en 1895. Le plan d'agrandissement de la section de l'entrée du canal entre Mille-Roches et la tête de l'île Sheik, se composant de partie des sections 5 et 8 et de la totalité des sections 6 et 7, n'a été abandonné et le projet de barrages à Mille-Roches et à la tête de l'île Sheik adopté qu'après longue délibération et mûr examen de la part du ministre et des fonctionnaires de son département, et l'on croit que ce nouveau plan de créer pour ainsi dire un lac artificiel, aura pour effet de faciliter grandement la circulation et d'éviter les retards causés par les fuites qui amènent la rupture des levées dans cette dangereuse partie du canal. La construction de ces barrages a été adjugée à MM. Wm Davis et Fils, entrepreneurs d'expérience, qui se préparent actuellement à pousser vigoureusement les travaux; ils ont déjà intercepté le cours de l'eau pour se mettre à établir les fondements des barrages.

Les travaux de la section 10 tirent à leur fin, et l'on estime qu'ils seront achevés de bonne heure dans la prochaine saison.

Le crédit pour ce canal, au compte du capital pour l'année, était de $500,000, sur lesquelles il a été dépensé, dans l'exécution des travaux, etc., la somme de $352,536.13.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Sur la division de la Pointe-Farran il n'a pas été entrepris de travaux d'agrandissement, mais il a été fait un levé et dressé des plans.

Pour celle de Rapide-Plat les noms des entrepreneurs sont :—

Section 1, Poupore et Fraser.
" 2, La Compagnie de dragage Weddell.
" 3, Poupore et Fraser.
" 4, Wm Broder.

Les travaux marchent lentement, et il faudra, croit-on, encore deux saisons pour les achever.

Le crédit pour ces travaux, au compte du capital, était de $250,000, dont il a été dépensé $217,669.28 pendant l'année.

Sur la division des Galops—de la Pointe-Iroquois aux Galops—l'entreprise n'est adjugée qu'entre Cardinal et les Galops. Les travaux de l'entrée supérieure du canal sont exécutés à l'entreprise par MM. Murray et Cleveland, qui poussent l'ouvrage d'une manière satisfaisante et espèrent le finir dans le cours de la prochaine saison.

AMÉLIORATION DU RAPIDE DES GALOPS.

Ce sont MM. E. Gilbert et Fils qui ont entrepris l'approfondissement, élargissement et redressement de la passe des Galops, dont la largeur devait être de 200 pieds, avec une profondeur de 17 pieds d'eau. Les travaux furent poussés jusqu'à un certain point où les entrepreneurs prétendirent qu'ils avaient fait leur tâche ; mais le gouvernement, d'après des informations consignées dans les archives, soutient que

l'ouvrage n'est pas fini et a invité les entrepreneurs à l'achever—ce qu'ils n'ont pas l'air d'avoir l'intention de faire. A cause des obstacles qui restent dans le chenal il a fallu marquer au moyen de bouées les points offrant du danger, en dépit de quoi très peu de navires ont passé par ce chenal. En beaucoup d'endroits la profondeur de l'eau n'est que de 13 à 14 pieds, et sur un point particulier on a constaté qu'il n'y avait pas plus de 10 pieds 6 pouces d'eau.

PASSES DU NORD ET DU SUD.

Ces passes s'étendent depuis la tête du canal des Galops jusqu'à Prescott. Il n'a pas encore été définitivement décidé quelle passe sera adoptée, mais M. Rubidge a fait un levé des deux, et les plans et autres renseignements sont maintenant prêts pour l'exécution des travaux.

On peut se mettre au courant de tous les détails en consultant le rapport ci-joint de M. Rubidge, l'ingénieur inspecteur des canaux de Murray, de Cornwall et de Williamsburg.

CANAL DE SAINT-PIERRE.

Il y avait, au compte du capital, pour cet ouvrage, un crédit de $8,000, dont il n'a été dépensé que $811.50, montant dû sur l'évaluation finale de l'entrepreneur McKinnon pour construction de quai.

CANAUX.

OPÉRATION ET ENTRETIEN.

Les canaux ont été tenus en opération durant toute la saison sans que la circulation ait souffert de retards sérieux, et les réparations nécessaires ont été faites pour les maintenir en bon état de fonctionnement.

TABLEAU indiquant les dates de fermeture et de réouverture des canaux.

Canaux.	Fermés le	Rouverts le
Lachine	30 novembre 1892	4 mai 1893.
Beauharnois	1er décembre 1892	1er mai 1893.
Cornwall	4 do 1892	1er mai 1893.
Williamsburg	13 do 1892	27 avril 1893.
Welland	12 do 1892	24 avril 1893.
Chambly	1er do 1892	8 mai 1893.
Saint-Ours	1er do 1892	8 mai 1893.
Sainte-Anne	28 novembre 1892	29 avril 1893.
Carillon et Grenville	30 do 1892	1er mai 1893.
Rideau — A Kingston	30 do 1892	1er mai 1893.
Rideau — A Ottawa	30 do 1892	24 avril 1893.
Vallée de la Trent	30 do 1892	1er mai 1893.
Murray	30 do 1892	13 avril 1893.
Saint-Pierre	9 janvier 1893	2 avril 1893.

TABLEAU indiquant les dimensions des écluses.

Nom du canal.	Ecluses actuelles.				En construction.			
	Nomb. d'écluses.	Longueur.	Largeur.	Profondeur de l'eau sur les buses.	Nomb. d'écluses.	Longueur.	Largeur.	Profondeur de l'eau sur les buses.
		pds.	pds pcs.	pds pcs.		pds.	pds.	pds.
Lachine	5	270	45	14	.....	.....	.....	.....
Beauharnois	9	200	45	9	.....	.....	.....	.....
Chambly	9	118 à 125	22 6 à 24	7	.....	.....	.....	.....
Saint-Ours	1	200	45	7	.....	.....	.....	.....
Sainte-Anne (nouveau)	1	200	45	9	.....	.....	.....	.....
Carillon et Grenville	7	200	45	9	.....	.....	.....	.....
Culbute	2	200	45	5	.....	.....	.....	.....
Vallée de la Trent	13	134	33	5	.....	.....	.....	.....
Rideau	49	134	33	5	.....	.....	.....	.....
do embranchement de Perth	2	134	32	5 6	.....	.....	.....	.....
Murray	Nombre d'écluses.			11	.....	.....	.....	.....
Cornwall	3	200	55	9	6	270	45	14
	3	270	45	14	.....	.....	.....	.....
Williamsburg	6	200	45	9	6	270	45	14
Welland (nouveau)	26	270	45	14	.....	.....	.....	.....
do (ancien)	24	150	45	10 3	.....	.....	.....	.....
	2	200	45	10 3	.....	.....	.....	.....
	1	230	45	10 3	.....	.....	.....	.....
Rigole d'alimentation de Welland.	1	150	26 6	9	.....	.....	.....	.....
	1	200	45	9	.....	.....	.....	.....
Welland-Port, branche Robinson.	2	150	26 6	9 10	.....	.....	.....	.....
do branche Maitland.	1	185	45	11	.....	.....	.....	.....
Sault-Sainte-Marie	.....	.....	.....	.....	1	900	60	20
Soulanges	.....	.....	.....	.....	4	270	45	14
Saint-Pierre	1	200	48	18	.....	.....	.....	.....

NOTE.

La question d'organisation et de personnel pour le service des différents canaux est un sujet que l'on étudie depuis un certain temps, mais il ne m'a pas encore été communiqué de décision.

CANAL DE LACHINE.

Il est arrivé deux accidents dans le cours de l'année. Le premier, d'une nature assez grave, consiste en une fuite qui se déclara le 19 décembre 1892 dans la levée du canal sur le côté nord du barrage à pertuis, aux écluses de Saint-Gabriel, et qui, d'après le rapport de l'ingénieur surintendant, fut causée par la construction imparfaite et le mauvais entretien du canal conduisant aux filatures de laine de Montréal. On se mit aussitôt à réparer la levée, etc., et le 25 du même mois on laissa rentrer l'eau dans le canal après que la levée eut été remise en état, à ce que l'on croyait; mais avec le froid rigoureux qu'il fit pendant que se poursuivait l'ouvrage, l'action de la gelée fut telle sur le corroi que la fuite se déclara de nouveau le 28 décembre. Cette fois les réparations furent faites quand on vida le canal pour pouvoir procéder à la reconstruction des ponts de la rue Wellington et du Grand-Tronc. Les travaux faits pour réparer cette rupture de la levée du canal coûtèrent $14,075.64.

Le deuxième, qui ne fut qu'un léger accident, se produisit le 10 mai 1893, jour où le remorqueur *William Paul* heurta le pont de Saint-Gabriel et lui fit pour $262.75 de dommage. L'Etat est à se pourvoir pour recouvrer ces deux montants.

Il a été fait, pendant l'année, beaucoup de réparations nécessaires qui sont énumérées dans le rapport ci-joint du surintendant.

Voici ce qu'ont coûté les réparations de ce canal pour l'exercice 1892-93, savoir :—

Réparations ordinaires	$ 51,616 79
Réparations spéciales—	
Construction de 4 portes	18,992 94
Reconstruction de bajoyers, ancienne écluse n° 1	8,825 81
Pour couvrir l'égout avec du madrier	4,223 15
Démolition de deux ponts fixes à Saint-Gabriel et réparation de deux ponts à Lachine	4,819 86
Réparation d'une rupture dans la levée à Saint-Gabriel	14,075 64
Au total	$102,554 19

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Il est arrivé un accident sur ce canal pendant l'année ; c'est une légère rupture qui s'est produite le 3 mai dans la levée en aval du déversoir de décharge, à l'écluse 12. Le dommage fut promptement réparé et la navigation ne fut interrompue que pendant 15 heures. Les ouvrages du canal ont été tenus en bon état moyennant une dépense de $14,107.11 faite pour les réparations ordinaires. Le rapport ci-joint du surintendant énumère les travaux pour lesquels cette dépense a été faite.

CANAL DE CHAMBLY.

Il n'est arrivé pendant l'exercice, sur ce canal, aucun accident qui ait le moindrement mis obstacle à la navigation. Il s'est produit dans les murs latéraux du coursier du déversoir de décharge, près de l'écluse n° 6, trois légères ruptures qui ont été promptement réparées.

Les frais de réparations ordinaires s'élèvent à	$12,451 03
Réparations spéciales—	
Reconstruction de bajoyer de l'écluse 5	7,499 87
Reconstruction de clôtures	2,499 95
Construction de mur le long du grand chemin	3,999 54
Moteur électrique à Chambly	2,082 65
Examen et réparation de busc à l'écluse 9	991 98
Reconstruction d'écluses	2,433 66
Au total	$31,958 68

ECLUSE DE SAINT-OURS.

Il ne s'est produit d'accident d'aucune espèce à cette écluse pendant la saison, et la navigation n'y a pas été interrompue. Toutes les réparations nécessaires ont été faites moyennant une dépense de $1,994,34.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

La navigation n'a souffert d'interruption d'aucune sorte pendant la dernière saison. Voici ce qu'ont coûté les réparations nécessaires :—

Réparations ordinaires	$2,800 03
Réparations spéciales—mur de corroi pour aveugler des fuites	2,406 42
Réparations à la porte d'amont	3,000 24
Pour régler avec l'entrepreneur, au sujet de l'ancienne jetée en aval de l'écluse	1,115 22
Au total	$9,321 91

CANAL DE CARILLON ET GRENVILLE.

La circulation n'a pas été interrompue sur ce canal pendant la dernière saison. On a fait les réparations nécessaires, parmi lesquelles les plus considérables et les plus difficiles ont été celles du barrage de Carillon. M. Gaherty, le fonctionnaire chargé de ces travaux, mérite beaucoup d'éloges pour l'habile manière dont il les a conduits. Le montant dépensé en réparations se répartit ainsi :—

Réparations ordinaires	$10,669 28
Réparations spéciales—réparations au barrage de Carillon	24,631 06
Reconstruction de murs de soutènement, écluse n° 6	4,912 22
Reconstruction du musoir d'amont, écluse n° 7	12,755 46
Au total	$52,968 02

On trouvera beaucoup de détails intéressants dans les rapports ci-joints de l'ingénieur inspecteur et d'autres fonctionnaires.

CANAL DE LA CULBUTE.

Ce canal n'est plus utilisé et l'on n'y dépense rien en réparations, mais l'Etat est appelé à payer de fortes sommes à titre de dommages-intérêts par suite d'inondations de terrains, de sorte que le canal, en même temps qu'il est une source de dépense pour le trésor, n'est, paraît-il, d'aucun profit pour le commerce du pays, et cela devient une question de savoir si l'on ne ferait pas bien de couper les barrages aux rapides du Rocher-Fendu et aux chutes du Grand-Calumet—le premier sur le côté sud et le dernier sur le côté nord de l'île du Calumet. Je me prononce pour l'affirmative.

Somme dépensée en règlement de dommages-intérêts pendant l'année, $1,420.60.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

Il n'est pas arrivé d'accident sur ce canal pendant la saison, et la navigation n'y a pas été interrompue. Il y a eu en tout 2,884 éclusages. A cause des fortes pluies tombées dans le cours de l'année, l'eau a été extraordinairement haute et a inondé certains des terrains bas, donnant ainsi lieu à des réclamations qui ont été présentées de temps à autre.

Voici ce qui a été dépensé en réparations pendant l'année :—

Réparations ordinaires	$2,087 17
Réparations spéciales—pour construction de dragueur	3,057 85
Pont tournant à Bobcaygeon	119 50
Barrage complet à Fenelon-Falls	1,407 05
Construction d'encoffrement à Young's Point	1,182 29
do à Lakefield	846 39
Reconstruction de barrage à Heely's-Fall	4,189 32
Pour l'entretien du pont tournant à Fenelon-Falls	36 50
Au total	12,926 07

Le pont tournant du Grand-Tronc de chemin de fer n'étant pas achevé au 30 juin dernier, le crédit de $13,000 voté pour aider à sa construction est tombé en dévolu par péremption. Mais l'ouvrage est très avancé et sera probablement fini en novembre 1893.

CANAL RIDEAU.

Il ne s'est pas produit ici d'accident pour interrompre la navigation pendant le dernier exercice. Le canal a fonctionné avec succès et les travaux ont été bien entretenus. La flotte de dragage est en bon état ; pendant l'année elle a opéré à

Black-Rapids, Long-Island et " Catch-All." Aux deux premiers endroits elle a percé des battures, et au dernier elle a pratiqué un chenal à travers une ligne de terre.

Voici comment se répartissent les frais d'entretien pour le dernier exercice :—

Réparations ordinaires	$18,789 50
Réparations spéciales—pont Oliver's-Ferry	8,715 55
Tranchée autour de la forme de radoub à Ottawa et talus	983 86
Réparations au barrage de Hogsback	5,039 25
Pont à Merrickville	8,000 79
Réfection de chemin de halage entre Hartwell et Hogsback	1,432 40
Dommages-intérêts	103 86
Au total	$43,064 21

Pour détails complets des travaux exécutés au cours de l'exercice, consulter le rapport ci-joint de l'ingénieur inspecteur.

CANAL DE MURRAY.

La navigation n'a pas été interrompue de tout l'exercice dans ce canal, par lequel ont passé 830 navires. Les travaux ont été bien entretenus, et voici ce qui a été dépensé en réparations dans le cours de l'exercice :—

Réparations ordinaires	$5,341 34
Réparations spéciales	Rien.
Au total	$5,341 34

Pour plus amples détails voir le rapport ci-joint du surintendant.

CANAL DE CORNWALL.

Il n'est arrivé que deux accidents sérieux sur ce canal pendant le dernier exercice. Le premier se produisit le 3 août 1892, par le fait de la barge *Toronto*, qui brisa les portes de l'écluse n° 19, interrompant ainsi la navigation pendant 28 heures. Les réparations coutèrent $1,103.21. Le deuxième, arrivé le 2 juin 1893, eut pour auteur le steamer *Hall*, qui démolit deux portes de l'écluse n° 19, interrompant ainsi la navigation pendant 26 heures. Coût des réparations, $1,060.70. On est actuellement en train de recouvrer ces deux sommes des propriétaires des bateaux susmentionnés. On a fait les réparations nécessaires au canal pour le tenir en bon état.

Voici quelle a été la dépense d'entretien pour le dernier exercice :—

Réparations ordinaires	$9,668 14
Réparations spéciales	Rien.
Au total	$9,668 14

Pour renseignements plus précis voir le rapport ci-joint du surintendant.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Le seul accident qui soit arrivé sur ces canaux est le naufrage du bateau à hélice l'*Acadia* dans la division de Rapide-Plat.

Ces canaux ont été tenus en bon état et la navigation n'y a été interrompue par suite d'aucun accident.

Les frais d'entretien, pour l'exercice, se sont élevés aux sommes ci-dessous, savoir :—

Réparations ordinaires	$8,347 97
Réparations spéciales—construction d'une porte d'écluse.	3,675 00
Au total	$12,022 97

Dans son rapport, le surintendant Hickey décrit la nature des nombreuses réparations exécutées sur ces canaux pendant l'exercice.

CANAL WELLAND.

Pendant l'année il y a eu, sur ce canal, 14 accidents, dont un seul d'une nature grave ; ce dernier a été accompagné de dégâts au montant de $3,828.23, tandis que tout dommage résultant des quatorze accidents mis ensemble ne s'est élevé qu'à la somme de $4,532.25. Le sérieux accident en question est arrivé le 22 octobre 1892, jour où le steamer *Arabian* se heurtant aux portes les fit sauter et mit en morceaux (parce que le mécanicien n'avait pas obéi au signal de l'officier placé sur la passerelle et laissait marcher l'hélice à toute vitesse). On se mit incontinent à faire les réparations nécessaires, qui furent poussées avec énergie, de sorte que la navigation ne fut interrompue que pendant 30 heures. Les opérations de la saison ont été couronnées de succès, et les travaux du canal ont été entretenus d'une manière efficace. La dépense en réparations, pour l'exercice, se répartit ainsi :—

Réparations ordinaires	$ 65,016 84
Réparations spéciales—Reconstruction de pont sur l'écluse 12, etc	5,700 00
Construction de piles pour le pont de Thorold	629 07
Réparations nécessitées par un éboulement arrivé en août 1891	372 70
Réparation de jetées à Port-Colborne, Port-Maitland et Canal Bank Summit Level	791 94
Réparation de ponts endommagés en février 1889	3,000 00
Construction de pont sur rigole d'alimentation au chemin Petit	1,217 63
Construction d'un siphon à Stromness	6,725 26
Construction d'un nouveau pont tournant pour chemin de fer	2,294 71
Curage et approfondissement de fossé	387 74
Restauration de l'assainissement à Port-Colborne.	814 58
Enlèvement d'un haut-fond à l'embouchure de la rivière Chippewa	3,199 50
Au total	$90,149 97

On trouvera dans les rapports ci-joints de l'ingénieur inspecteur et du surintendant des détails complets des réparations qui ont été faites dans le cours de l'exercice.

CANAL DE SAINT-PIERRE.

Il n'y a pas eu d'accidents sur ce canal, et la navigation n'y a été entravée d'aucune manière pendant le dernier exercice.

Voici comment se répartissent les frais de réparation pour l'année :—

Réparations ordinaires	$ 1,856 30
Réparations spéciales—Reconstruction de partie du bajoyer ouest	9,626 11
Fouille au chemin de halage	361 67
Au total	$11,844 08

Dans son rapport ci-joint, l'ingénieur inspecteur décrit les travaux exécutés pendant l'année.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Je soumets ci-joint un état dressé par le capitaine Costin, montrant les subventions pécuniaires accordées pour aider à la construction et à l'équipement de chemins de fer, avec le montant total payé à la fin de juin et au 1er octobre 1893; aussi un état indiquant les chemins de fer qui ont reçu des subventions en terres.

6,113 milles de chemins de fer ont été subventionnés en argent à raison de tant par année, et 4,050 milles l'ont été en terres à tant par mille. Sur le tout, il a été construit 4,331 milles de chemins subventionnés en argent à tant par mille, 252 milles subventionnés en argent à tant par année, et 1,546 milles subventionnés en terres, ainsi qu'il suit :—

Total des subv. en argent à tant par mille accordées....	$18,527,251
do do payées.....	12,167,597
Total des subv. annuelles accordées, intérêt compris.....	508,144
do payées do	1,763,850*
Total des subventions en terres, acres.....	31,892,400

L'état ci-dessus des subventions en argent ne comprend pas celles du chemin de fer du Pacifique ni celles du Canada-Central. Les subventions payées aux compagnies de ces chemins s'élèvent :—

Pour le chemin de fer du Pacifique, à.....	$25,000,000
Pour le Canada-Central, à.....	1,525,250
Soit en tout, à.....	26,525,250

L'état des subventions en terres ne comprend pas non plus le chemin de fer du Pacifique ni celui d'Esquimalt à Nanaïmo qui ont reçu :—

Le premier.....	25,000,000 acres.
Et le deuxième.....	1,900,000
Soit, en tout.....	26,900,000

STATISTIQUE DES CANAUX POUR LA SAISON DE 1892.

Le relevé suivant, qui a été composé par le commis préposé, M. Teakles, est pour la saison de 1892, et contient quantité de renseignements intéressants.

TABLEAU montrant le nombre de tonnes de marchandises qui ont passé par chaque canal, les péages reçus, et le nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal, pour l'année expirée le 31 décembre 1893.

Noms des canaux.	Tonnes de marchandises passées par chaque canal.	Péages reçus.	Nombre de voyages des navires ou bat. ayant passé p. ch. canal.
		$ cts.	
Lachine..... Beauharnois.... Cornwall ..... Williamsburg .. } Canaux du Saint-Laurent.	966,755	66,067 46	10,412
Welland	955,554	195,803 25	2,615
Chambly	270,766	20,959 25	2,696
Sainte-Anne ... Carillon..... Grenville ..... } Canaux de la rivière Ottawa	647,011	43,066 68	2,667
Rideau	93,366	4,987 52	2,690
Murray.....	13,729	585 29	843
Trent	22,513	725 76	1,291
Saint-Pierre	59,042	3,155 86	1,891

* Sur ce montant, $1,017,450 ont été payées au gouvernement de Québec à titre d'intérêt sur la subvention de $2,394,000. Il n'a rien été payé de ce principal.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1893.

Le relevé suivant a été préparé par M. Thomas Ridout, sur des états que les compagnies de chemins de fer ont fournis au ministre.

TABLEAU montrant l'accroissement des chemins de fer, d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1837.

Année.	Milles en opération.	Année.	Milles en opération.
1836	0	1865	2,145
1837	16	1866	2,150
1838	16	1867	2,258
1839	16	1868	2,269
1840	16	1869	2,497
1841	16	1870	2,497
1842	16	1871	2,497
1843	16	1872	2,508
1844	16	1873	2,638
1845		1874	2,642
1846		1875	4,826
1847	59	1876	5,157
1848	59	1877	5,574
1849	59	1878	6,143
1850	71	1879	6,484
1851	93	1880	6,891
1852	212	1881	7,260
1853	423	1882	7,530
1854	657	1883	8,086
1855	855	1884	9,576
1856	1,296	1885	10,149
1857	1,428	1886	10,697
1858	1,654	1887	11,691
1859	1,997	1888	12,162
1860	2,087	1889	12,628
1861	2,087	1890	13,256
1862	2,110	1891	14,009
1863	2,110	1892	14,588
1864	2,145	1893	15,020

ACCIDENTS FATALS arrivés pendant l'exercice clos le 30 juin 1893.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Aut. personnes tuées.	Total de person. tuées.
En tombant de wagons ou de locomotives	2	21	5	28
En montant sur des trains en mouvement ou en en descendant	5	6	15	26
En travaillant à former des trains	.....	3	.....	3
En attelant des wagons	.....	9	.....	9
Dans des rencontres ou des déraillements	3	8	3	14
En se heurtant à des ponts	.....	.....	.....	.....
En marchant ou se tenant sur la voie	.....	12	87	99
Par des explosions	.....	.....	.....	.....
Autrement	1	13	23	37
Total	11	72	133	216

Les tableaux annexés peuvent se résumer comme suit :—

Milles de chemins de fer achevés (voie posée)	15,322
" voies accessoires ou de garage	2,012
" rails de fer dans les lignes-mères	437
" rails d'acier "	14,883
Capital versé (les quatre item suivants compris)	$872,156,475
Subventions de l'Etat payées	$153,523,816
Prêts " versés	$21,619,149
Souscriptions d'actions de l'Etat acquittés	$300,000
Subventions municipales payées	$14,017,957
Milles en exploitation	1[illegible],020
Recettes	$52,042,397
Frais d'exploitation	$36,616,033
Produits nets	$15,426,364
Voyageurs transportés	13,618,027
Marchandises transportées (tonnes)	22,003,599
Nombre de milles parcourus par les convois	44,385,958
" de voyageurs tués	11
" d'élévateurs	53
" passages à niveau gardés	139
" " non gardés	9,552
" viaducs en dessus des rails	401
" passages à niveau d'autres chemins de fer	208
" raccordements avec "	304
" " des embranchements	216
" locomotives possédées en propre	1,937
" " prises à louage	17
" wagons-lits et wagons-salons possédés en propre	155
" " " pris à louage	6
" voitures de 1re classe possédées en propre	949
" " prises à louage	28
" voitures de 2e classe et d'immig. possédées en propre	662
" " " prises à louage	2
" wag. à bagage, wag.-poste et w.-messag. pos. en prop.	601
" " " pris à louage	9
" wagons à bestiaux et fourg. à march. posséd. en prop.	33,795
" " " pris à louage	1,946
" wagons à plate-forme découverte possédés en propre	15,545
" " " pris à louage	174
" wagons à houille et wagons basculants pos. en propre	3,330
" " " pris à louage	125

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

Mr J. H. BALDERSON,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE N° 5.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL,
MONCTON, N.-B., 28 septembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial pour l'exercice clos le 30 juin dernier.

Je joins à ce rapport ceux de l'ingénieur en chef et du directeur du service des machines, et les relevés ci-dessous préparés par le comptable et trésorier en chef, savoir :—

N° 1. Compte du capital.
" 2. Compte du revenu.
" 3. Frais de traction.
" 4. Dépenses pour wagons.
" 5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
" 6. Dépenses pour les gares.
" 7. Frais généraux.
" 8. Compte des approvisionnements en général.
" 9. Bilan général.
" 10. Etat comparatif des moyennes.

Le nombre de milles de chemin de fer exploités pendant l'année est le même que celui mentionné dans le rapport de l'an dernier, savoir: 1,142.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin avec son matériel, d'après le dernier rapport, était, au 30 juin 1892, de		$ 53,949,933 65
Les additions de l'année ont été les suivantes :—		
Surcroît de commodités à Halifax	$ 56,934 62	
Voies de garage additionnelles à Halifax	4,500 00	
Surcroît de commodités à New-Glasgow	5,999 47	
" " Moncton	8,590 00	
" " Saint-Jean	9,512 58	
Acquisition de nouvelle propriété à St-Jean	120,526 49	
Prolongement en face de la ville de "	2,816 63	
Pour payer l'intérêt et les frais dans la cause de Gallivan *vs* La Reine	476 30	
Gares et garages à la Jonction d'Eureka	9,000 00	
Embranchement, à Campbelltown, sur le quai de Mowatt	1,914 00	
Matériel roulant	16,813 06	
Construction	125 65	
Embranchement de Saint-Charles	1,061 59	
Total	$238,260 39	
A déduire, remboursement à compte de l'embranchement de Saint-Charles	9,275 60	
Balance	$228,984 79	
Chemin de fer du Cap-Breton	13,730 47	
Bac à transporter les convois entre Mulgrave et la Pointe-Tupper	46,252 27	
Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow	7,949 05	
		$ 296,916 58
Ce qui, au 30 juin 1892, porte le coût total à		$54,246,850 23

Surcroît de commodités à Halifax :—Il s'agit ici de l'achat de terrains pour augmenter les facilités de mouvement des marchandises.

Voies de garage additionnelles à Halifax :—Il fallait ces garages principalement pour desservir les bâtiments à vapeur.

Surcroît de commodités à New-Glasgow :—Ceci complète les travaux commencés l'année dernière: construction de bureaux et de gare, et prolongement du hangar à marchandises et de la cour.

Surcroît de commodités à Moncton :—Machines supplémentaires pour les ateliers.

Surcroît de commodités à Saint-Jean :—Construction d'un hangar à marchandises à la tête de ligne en eau profonde, et aussi d'encoffrements ; régalage, posage de voies, et confection de chemins pour utiliser la propriété récemment acquise.

Acquisition de propriété à Saint-Jean :—Solde du prix d'achat de la propriété Harris.

Prolongement en face de la ville de Saint-Jean :—Prolongement de la voie jusqu'à plusieurs quais de la ville, fait à la demande et avec la coopération des autorités municipales. Les travaux ont été donnés à l'entreprise et commencés vers la fin de l'année.

Pour payer l'intérêt et les frais dans la cause de Gallivan vs La Reine :—En règlement d'une ancienne réclamation pour du terrain à Saint-Jean.

Gares et garages à la Jonction Eureka :—Devenus nécessaires par suite de la récente construction de grandes fonderies de fer à cet endroit, de la fondation d'une ville appelée Ferrona, et de la construction d'un embranchement de chemin de fer. Ces gares (à voyageurs et à marchandises) et voies de garage ont été achevées dans le cours de l'exercice. Elles ont coûté la somme mentionnée.

Embranchement, à Campbellton, sur le quai de Mowat :—Pour relier le chemin de fer à la navigation.

Matériel roulant :—La somme mentionnée ici a été dépensée pour munir 86 wagons à marchandises du frein à air comprimé automatique Westinghouse, et pourvoir 10 voitures à voyageurs d'appareils de chauffage à la vapeur, et aussi pour couvrir le coût d'appareils destinés à d'autres wagons.

200 voitures à voyageurs en tout peuvent maintenant être chauffées au moyen de la vapeur produite par les locomotives, dont le nombre total muni des appareils qu'il faut pour cela est de 62.

Le nombre total des wagons à marchandises pourvus du frein à air comprimé automatique Westinghouse est maintenant de 747.

Construction :—Paiement à compte de la construction primitive du chemin de fer.

Embranchement de Saint-Charles :—Frais judiciaires au sujet de réclamations relatives à des terrains. Le crédit consiste dans le remboursement de deniers ayant servi à faire à certains de ces créanciers des offres qu'ils ont refusées.

Chemin de fer du Cap-Breton :—Montant des paiements faits à Ottawa relativement à la construction de ce chemin.

Bac-transport entre Mulgrave et la Pointe-Tupper :—Dragage, et construction de docks et de pontons pour le service du bac qui passe les trains.

Chemin de fer d'Oxford à New-Glasgow :—Paiements faits à Ottawa pour la construction de ce chemin.

COMPTE DU REVENU.

Les dépenses et les recettes de l'année ont été les suivantes :—

Recettes brutes	$3,065,499 09
Dépenses	3,045,317 50
	$ 20,181 59

Comparaison des recettes brutes de l'année avec celles de l'année précédente :—

Pour 1892-93	$3,065,499 09
Pour 1891-92	2,945,441 97
	$ 120,057 12

Les recettes provenant du service des voyageurs se comparent ainsi qu'il suit :—

Pour 1892-93	$1,002,912 74
Pour 1891-92	961,427 94
	$ 41,484 80

Les recettes provenant du mouvement des marchandises accusent les résultats suivants :—

Pour 1892-93	$1,868,823 84
Pour 1891-92	1,803,529 03
	$ 65,294 81

Les recettes provenant du transport des malles de l'Etat, etc., se comparent ainsi :—

Pour 1892-93	$193,762 51
Pour 1891-92	180,485 00
	$ 13,277 51

Le nombre des voyageurs transportés est représente par les chiffres suivants :—

Pour 1891-92	1,297,732
Pour 1892-93	1,292,878
	4,854

Le nombre des voyageurs d'un lieu à un autre a baissé de 9,822, tandis que celui des voyageurs d'entier parcours a augmenté de 4,968.

Le poids des marchandises transportées se compare ainsi :—

	Tonneaux.
Pour 1892-93	1,388,080
Pour 1891-92	1,264,575
	123,505

Le poids des marchandises transportées d'un lieu à un autre accuse une augmentation de 279,845 tonnes, tandis que celui des marchandises de transit a diminué de 156,340 tonnes.

Le tableau suivant est un état comparatif de quelques-uns des principaux articles de fret, indiquant la quantité transportée cette année et l'année dernière :

Articles.	1891-92.	1892-93.	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine	954,015	856,913	.....	97,102
Boisseaux de grain	3,776,677	1,514,619	.....	2,262,058
Bois de construction, en pieds	175,474,340	181,211,013	5,736,673	.....
Têtes de bétail vivant	87,889	93,369	5,480	.....
Autres marchandises, en tonnes	858,635	1,031,184	172,549	.....

La quantité de houille transportée des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces supérieures, comparée à celle de l'année précédente, est comme suit :

	Via la Jonction de la Chaudière et la Jonction de St-Henri.	*Via* Saint-Jean.
	Tonneaux.	Tonneaux.
Pendant l'année terminée le 31 décembre 1891...	116,005	7,663
do do 1892...	118,164	655

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'année précédente :

Pour 1891–92	$ 3,439,377 00
Pour 1892–93	3,045,317 50
	$ 394,059 50

Les moyennes se comparent comme suit avec l'an dernier :—

	Cts.
Par mille parcouru par les locomotives—	
1891–92	60·96
1892–93	57·21
Par mille parcouru par les convois—	
1891–92	73·13
1892–93	69·20
Par mille de chemin de fer—	
1891–92	$3,011 71
1892–93	2,666 65

Les réparations nécessaires ont été faites à la superstructure du chemin de fer, et tous ses travaux d'art ont été entretenus en bon état.

Il a fallu renouveler 390,000 traverses et reballaster 150 milles de voie ; des rails d'acier de 67 liv. à la verge ont été substitués à d'autres moins pesants, sur 30 milles de voie, et il a été construit deux milles de nouveaux garages à différents endroits.

Un pont de bois a été remplacé par un pont d'acier de 80 pieds d'ouverture. Quinze paires de poutres neuves en tôle d'acier, chacune de 40 à 50 pieds de portée, ont été mises dans des ponts qui avaient besoin d'être renforcés.

Les tabliers d'un grand nombre de ponts ont été renouvelés ou améliorés.

Les clôtures ont reçu les réparations nécessaires, et il a été construit 75 milles de clôtures neuves.

En outre des réparations faites aux clôtures paraneiges, il a été construit 11,000 pieds linéaires de ces clôtures.

Les écrans paraneiges ont reçu les réparations nécessaires, et il en a été reconstruit 2,000 pieds linéaires.

Les bâtiments sur toutes les parties de la ligne ont été réparés ; il a été construit une gare ainsi qu'une maison d'habitation pour un agent, et reconstruit un hangar à marchandises.

Les quais, à divers endroits, ont reçu les réparations nécessaires.

Les réparations nécessaires ont été faites au matériel roulant, qui est en bon état.

Il a été construit 2 voitures de 1re classe, 1 wagon-poste et tabagie, 80 wagons à marchandises, 3 chasse-neige et 1 *flanger*.

Le service d'eau a été tenu en bon état de fonctionnement.

APPROVISIONNEMENTS.

Valeur des approvisionnements achetés	$ 962,351 18
do do utilisés	1,302,343 62
do du vieux matériel vendu	103,653 21
La valeur des approvisionnements disponibles, à la fin de l'exercice, était :—	
Approvisionnements ordinaires, combustible compris	$ 267,269 00
Rails et attaches de fer et d'acier	161,133 93
Vieux matériel à vendre	73,724 73
Au total	$ 502,127 66

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Dans l'hiver de 1892-93, il a tombé moins de neige que de coutume le long de la ligne, qui a ainsi pu être tenue libre à moins de frais que par le passé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER, *gérant général des chemins de fer de l'Etat.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU CAPITAL, année finissant le 30 juin 1893.

DT.		$ cts.	$ cts.	AV.		$ cts.
1892.				1892.		
30 juin....	Coût du chem. de fer Intercolonial jusq. date.	47,159,567 51		30 juin...	Par le gouvernement fédéral	53,949,933 65
	Chemin de fer de Prolongement-Est do	1,324,042 81				
	do Oxford et New-Glasgow do	1,825,192 14				
1893.	do du Cap-Breton do	3,641,131 19				
			53,949,933 65			
30 juin....	Dépense pour l'année courante—					
	Chemin de fer Intercolonial—					
	Surcroît de commodités, Halifax	56,934 62				
	Voie de service supplémentaire, Halifax..	4,500 00				
	Surcroît de commodités, Moncton.....	8,590 00				
	do do New-Glasgow..	5,999 47				
	do do Saint-Jean.....	9,512 58				
	Surcroît de comm. immobil., Saint-Jean..	120,526 49				
	Prolongem. devant la ville do ..	2,816 63				
	Matériel roulant.....	16,813 06				
	Construction	125 65				
	Embranchement de Saint-Charles.....	1,051 59				
	Gares et garages, Jonction d'Eureka.....	9,000 00				
	Embranchement à Campbellton, sur le quai Mowat.....	1,914 00				
	Pour payer intérêt et frais dans la cause de Gallivan *vs* la Reine.....	476 30				
		238,260 39				
	MOINS—Embranchement de Saint-Charles—					
	Argent avancé pour payer terrain remis..	9,275 60				
		228,984 79				
	Prolongem.-Est, ch. de fer du Cap-Breton—					
	Bac pour convois, détroit de Canso.....	46 252 27				
	Chemin de fer Oxford et New-Glasgow..	7,949 05		1893.		
	Chemin de fer du Cap-Breton.....	13,730 47				
			296,916 58	30 juin...	Par le gouvernement fédéral	296,916 58
			54,246,850 23			54,246,850 23

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1893.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. COMPTE DU REVENU, année finissant le 30 juin 1893. AV.

Année précédente.	Dépenses.	Année finissant le 30 juin 1892.	Année précédente.	Recettes.	Année finissant le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
1,148,199 20	Traction, relevé n° 1	1,054,488 19	961,427 94	Voyageurs	1,002,912 74
703,557 89	Voitures do	675,174 52	1,803,529 03	Fret	1,868,823 84
1,007,935 40	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 3	763,147 96	180,485 00	Malles et divers	193,762 51
393,569 74	Gares, relevé n° 4	374,641 07	2,945,441 97		
189,263 60	Frais généraux, relevé n° 5	196,256 77			
3,442,525 83		3,063,708 51			
3,148 83	Circulation, en milles	18,391 01			
		3,045,317 50			
	Balance	20,181 59	493,935 03		
3,439,377 00		3,065,499 09	3,439,377 00		3,065,499 09

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1893.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts
11,985 68	Appointements de l'inspecteur et des commis, frais de bureau et de voyage	12,314 20
273,946 11	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	255,555 73
485,123 87	Combustible	459,021 87
47,324 88	Huile, suif, chiffons et menus articles	38,270 58
273,548 23	Réparations aux locomotives, tenders et à l'outillage	233,911 98
33,979 92	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs	32,193 60
22,290 51	Divers	23,220 23
1,148,199 20		1,054,488 19

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1893.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses pour wagons—(Relevé n° 2).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts.
89,811 00	Réparations aux voitures à voyageurs	82,683 36
24,656 74	do aux wagons-poste, d'express et à bagage	21,635 70
210,149 12	do aux wagons à marchandises et aux fourgons de conducteurs	208,728 98
8,297 98	do aux chasse-neige et flangers	6,249 56
247,725 93	Salaires des conduct., des préposés au bagage et des serre-freins	233,097 91
25,643 02	Huile et chiffons pour garniture	22,192 87
63,524 71	Menus approvisionnements et combustible	66,898 37
33,749 39	Divers	33,687 77
703,557 89		675,174 52

Moncton, N.-B., 30 juin 1893.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts.
7,753 96	Mécaniciens-chefs et aides, salaires, commis et dépenses de bur. et de voyage	6,986 66
425,053 54	Gages, réparations à la voie, aux clôtures et aux sémaphores, y compris les nouvelles voies d'évitement construites	352,490 37
150,649 59	Rails et attaches, y compris les nouvelles voies de service construites	75,507 29
112,912 04	Traverses	84,435 73
169,378 31	Bois de charpente, de construction, etc., pour réparer les ponts, les fosses garde-bestiaux, les écrans paraneige, les clôtures, etc	123,412 60
9,588 00	Réparations aux quais	8,019 73
87,836 88	Réparations aux bâtiments et plates-formes, annexes et prolongements compris	67,190 18
11,410 52	Réparations à l'outillage	12,961 59
30,340 46	Pour enlever la glace et la neige	29,881 31
3,012 10	Divers	2,262 50
1,007,935 40		763,147 96

Moncton, N.-B., 30 juin 1893.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

10—5½

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des gares—(Relevé n° 4).

Année précédente.	——	Année finissant le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts.
306,068 66	Salaires et gages des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, chefs d'équipages, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	287,068 18
87,501 08	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets, et autres faux frais	87,572 89
.....	Divers.....	.....
393,569 74		374,641 07

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1893.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses générales—(Relevé n° 5).

Année précédente.	——	Année finissant le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts.
76,366 77	Gérant général et inspecteurs de districts, chefs du mouvement, agent général du transport des marchandises, agent général des voyageurs, commis, frais de bureau et dépenses de voyage.....	76,767 33
25,578 91	Comptable en chef et trésorier, auditeur du service, payeur, caissiers, commis, frais de bureau et dépenses de voyage	27,414 24
6,758 26	Dommages-intérêts—personnes, animaux et marchandises	12,415 82
29,922 20	Services de passage d'eau.....	31,211 40
2,766 13	Dépenses pour lignes télégraphiq. (non compris le salaire des télégraphistes).	1,613 85
32,699 79	Divers—Impressions, annonces, etc.....	30,233 72
15,171 54	Frais d'agences	16,600 41
189,263 60		196,256 77

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1893.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. Comite d'approvisionnements généraux, année finissant le 30 juin 1893. Av.

		$ cts.	$ cts.			$ cts.	$ cts.
1892.				1893.			
30 juin ...	Balance	.....	723,864 62	30 juin ..	Par distribution pendant l'année.....	1,302,343 02	
1893.					Vente de matériel, combustible, etc., à d'autres chemins de fer, etc.....	12,801 22	
30 juin ...	Achats pendant l'année.....	962,351 18			Vente de vieux matériel.....	103,653 21	
	Dépenses d'autres divisions	167,404 83			Balance—		1,418,797 45
	Main-d'œuvre.....	54,388 77			Approvisionnements ordinaires, y compris le combustible	267,269 00	
	Bordereaux de paye des employés...	12,915 71			Rails et attaches en fer et en acier	161,133 93	
			1,197,060 49		Vieux matériel à vendre.....	73,724 73	
							502,127 66
			1,920,925 11				1,920,925 11

Moncton, N.-B., 30 juin 1893.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. BILAN GÉNÉRAL, année finissant le 30 juin 1893. AV.

		$ cts.
Caisse		655 94
Approvisionnements généraux		
Approv. ordinaires, y compris combustible	$ 267,269 00	
Rails et attaches de fer et d'acier	161,133 93	
Vieux matériel à vendre	73,724 73	
		502,127 66
Gares		28,199 62
Loyers		1,411 20
Comptes des départements—		
Chemins de fer et canaux	$ 81 65	
Agriculture	1,452 07	
Postes	18,539 19	
Marine	36 85	
Milice	3,616 86	
		23,726 62
Chemin de fer Grand-Tronc—compte du trafic		7,380 23
do Windsor et Annapolis—comp. du trafic	$ 750 71	
do do do compte général	705 95	
		1,456 66
Matériel roulant du Pacifique Canadien		22,446 90
Chemin de fer Oxford et New-Glasgow		5,540 17
do Atchison, Topeka et Santa-Fé		8 91
do des Comtés de l'Ouest—compte gén.	$ 15,893 35	
do do trafic	1,657 42	
		17,550 77
do du Pacifique Canadien	6,343 24	
do do division du N.-B.	$ 1,891 62	
		8,677 74
do Canada-Est—général	$ 2,334 50	
do do trafic	5,891 09	
		7,782 71
do du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard		13 65
do de Caraquette		314 09
do Québec-Central		3,760 74
do Boston et Albany		8 00
do Kent-Nord		1 32
do Témiscouata		0 53
do Bouctouche et Moncton		128 19
do du Cap-Breton		19 20
do de la Baie des Chaleurs		12 00

		$ cts.
Par le gouvernement fédéral		683,115 06
Compte indéterminé		4,137 59
Ch. de fer can. du Pacifique—compte du trafic	$ 15,167 35	
do do div. du N.-Brunswick	0 06	
		15,167 41
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick		47 26
do Elgin, Petitcodiac et Havelock		1 62
do Central de la Nouvelle-Ecosse		7 39
do Salisbury et Harvey		8 68
do Grand-Tronc—compte général		2,734 54
do de Chatham		0 07
Cie de navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard		1 50

Chemin de fer Boston et Maine	22 02
Chemin de fer Maine-Central	6 13
Chemin de fer Sud-Est	12 50
Chemin de fer New-York et Nouvelle-Angleterre	9 89
Spring-Hill et Parrsboro'	3,161 99
Chemin de fer Halifax et Cap-Breton	1,151 42
Embranchement d'Elgin	726 10
Chemin de fer Pennsylvanie	17 00
Chemin de fer New-York, Chicago et Saint-Louis	14 40
Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	66 69
Cie de fer et de houille de New-Glasgow	0 84
Cie de wagons palais Pullman	50 30
Cie de messageries Canadienne	3,161 63
Cie de steamers Allan	1,892 13
Cie de houille de l'Acadie	736 02
Cie de houille Intercoloniale	1,497 50
Cie de houille Internationale	24 73
Cie "Union Bearing"	928 18
Cie de Filature de Coton d'Halifax—Voie de service	8,936 91
Usine de Polson	273 25
Ville de Dartmouth	28,000 00
Cie de télégraphe "Western Union"	350 74
Télégraphe du chemin de fer canadien du Pacifique	186 00
Cie de chemin de fer "St. John Street"	20 00
Nova Scotia Steel and Forge Co.	11 25
Ontario Car and Foundry Co.	1,276 00
Laminoirs de Coldbrook	1,967 41
Steamer "Contest"	277 50
do "Admiral"	2,314 34
Cie de steamers Mallory	0 59
Bateau à vapeur "Vancouver"	33 50
Associat. de Bienfais. et d'Assur. des employés du ch. de f. Intercol.	7 00
Remises détruites	788 81
Sherbrooke Tank Line	0 95
Goélette "Mary Jane"	71 30
Station Nauwigewauk	3 00
Station Glengarry	5 00
Station Bloomfield	25 21
Embranchement de houillère	65 84
Station Weldford	55 00
Station Sainte-Luce	80 00
Station du Bic	22 00
Station Saint-Arsène	107 12
Station de la Vallée	6 65
Station Iona	72 71
Station Nappan	40 00
Jonction de Kent	28 38
Station de la Jonction de Derby	231 04
Station de la Jonction de Gloucester	78 87
Station de la Jonction de Dalhousie	19 69

Dr. BILAN GÉNÉRAL, année finissant le 30 juin 1893—*Fin.* Av.

	$ cts.		$ cts.
Station de fret de Campbellton	25 00		
Station de l'Ile Verte	25 00		
Comptes individuels	15,112 74		
Total	705,221 12	Total	705,221 12

MONCTON, N.-B., 30 juin 1893.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, année finissant le 30 juin 1893.

—	1893.	1892.
Longueur de la voie	1,142	1,142
Parcours des locomotives	5,323,279	5,641,888
do des convois	4,400,792	4,703,151
do des wagons	49,537,490	51,940,141
Recettes par mille pour chaque locomotive ... Centins.	57·58	52·21
do de chemin de fer ... Piastres.	2,684·32	2,579·19
Pour cent des recettes prov. des voyageurs sur les recettes brutes	32·72	32·64
do do des marchandises do	60·96	61·23
do des autres recettes	6·32	6·13
Dépenses par mille de parcours par locomotive :—		
Salaire des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs ... Centins.	4·80	4·85
Combustible	8·62	8·60
Huile, suif, chiffons et menus articles	·72	·84
Réparations aux locomotives	4·39	4·85
Réparations pour l'eau et les réservoirs	·62	·60
Divers	·43	·40
Total	19·58	20·14
Appoint. de l'insp. du dépt. de la mécan., et dépenses de bur. et de voyage	·23	·21
Total	19·81	20·35
Traction—par mille de locomotive ... Centins.	19·81	20·35
Dépenses des wagons—par mille de locomotive	12·68	12·47
Entretien de la voie et des travaux d'art—par mille de locomotive	14·34	17·87
Dépenses de gares do	7·04	6·98
Dépenses générales do	3·68	3·35
	57·55	61·02
Parcours des wagons ... Av.	·34	·06
Total par mille de locomotive	57·21	60·96
Traction—par mille de convoi ... Centins.	23·96	24·41
Dépenses des wagons—par mille de convoi	15·34	14·96
Entretien de la voie et des travaux d'art—par mille de convoi	17·34	21·43
Dépenses de gares do	8·51	8·37
Dépenses générales do	4·46	4·02
	69·61	73·19
Parcours des wagons ... Cr.	·41	·06
Total par mille de convoi	69·20	73·13
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer	2,666·65	3,011·71

THOMAS WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1893.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, MONCTON, N.-B., 1er septembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur le service de la division du génie pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

VOIE.

Dans le cours de l'année les vieux rails d'acier (de 4 pouces) ont été remplacés, sur un parcours de 30¼ milles, par des rails d'aciers neufs de 4½ pouces, du poids de 67 livres à la verge.

TRAVERSES.

398,546 traverses ordinaires et 143 assortiments de traverses d'aiguillage ont été renouvelés dans le cours de l'année.

BALLASTAGE

Environ 76,863 verges cubes de ballast ont été employées pendant l'année sur tout le parcours de la voie. Ce service a coûté $37,511.20.

SÉMAPHORES.

Il a été érigé de nouveaux sémaphores à Milford, Shubénacadie, Alton, Thompson, Nappan et Dalhousie, et les réparations nécessaires ont été faites à tous les autres d'un bout à l'autre de la ligne.

VOIES DE GARAGE ET D'ÉVITEMENT.

Pendant l'année il a été construit cinq milles de nouvelles voies accessoires.

CLÔTURES.

Dans le cours de l'année il a été construit 75 milles de clôtures neuves en fil métallique barbelé et en treillis métallique, à la place de clôtures de perches ou de planches, aussi bien qu'à des endroits où il n'avait pas encore été construit de clôtures. Ce service a coûté $41,768.03.

ÉCRANS ET CLÔTURES PARANEIGES.

On a renouvelé 2,000 pieds linéaires d'écrans paraneiges dans la division nord n° 3, et 11,877 pieds de clôtures paraneiges sur toute la ligne. Ailleurs ces sortes de constructions ont été largement réparées.

QUAIS ET VIADUCS EN BOIS.

De grosses réparations ont été faites au quai de tête de ligne en eau profonde construit en 1882; les pièces de couronnement et longrines du côté nord, qui étaient de pruche, ayant dû être entièrement renouvelées en pin résineux. Les pièces de couronnement et longrines sous le hangar à marchandises ont pareillement été réparées. On a renouvelé en pin résineux 429 pieds du viaduc à charbon de la tête de ligne en eau profonde (primitivement construit en pruche). De grandes réparations ont aussi été faites au hangar à charbon et à l'abord en chevalets sur le quai nord.

Une des plaques tournantes du viaduc à charbon sur le quai nord a été renouvelée.

Un violent coup de vent ayant emporté une partie de la couverture de la galerie de l'élevateur, cette partie a été renouvelée, et de grosses réparations ont été faites aux chevalets qui supportent la galerie en question.

Un coffrage de soutènement, long d'environ 400 pieds et haut de 7, a été construit au côté nord du quai de la marine et des pêcheries. Le quai sud, occupé par le service de la marine et des pêcheries, a été presque entièrement renouvelé, et de grandes réparations ont été faites au quai nord occupé par le même département.

A Richmond, 350 pieds du viaduc à charbon ont été renouvelés en bois de pin résineux, et les quais nord et sud ont reçu les réparations nécessaires.

A Pictou-Landing on a fait de grandes réparations au quai est, dont à peu près la moitié a été renouvelée à partir de la ligne de basse mer, et l'on y a mis cinq poteaux d'amarrage.

A Mulgrave et à la Pointe-Tupper les quais ont été réparés, et ces deux localités ont été pourvues de blocs, quais et barges supplémentaires pour le service de passage d'eau à être établi afin de relier la division du Prolongement-Est avec celle du Cap-Breton.

A Newcastle le côté ouest du quai en eau profonde a été renouvelé sur l'espace de 100 pieds, et de grosses réparations ont été faites au viaduc à charbon.

A Pictou les réparations nécessaires ont été faites au vieux quai de chemin de fer et aussi au nouveau quai.

A Truro le viaduc à charbon a été visité et réparé.

A Springfield et Amherst les viaducs à charbon ont été visités et réparés.

Les quais de Sackville et de Dorchester ont reçu les réparations nécessaires.

A la Pointe-du-Chêne il a été construit un quai neuf de 434 pieds de longueur sur 15 de largeur; le quai des bateaux à vapeur a été prolongé de 225 pieds sur 17, et il a été construit 240 pieds de quai neuf du côté ouest du bassin. Le quai à reçu les réparations nécessaires.

A Saint-Jean on a construit 312 pieds d'encoffrement dans le bas-fond des limites nord et ouest du terrain du chemin de fer, à la Pointe-York, de sorte qu'on aura bientôt là un espace comparativement grand, grâce à l'accumulation des décombres et rebuts provenant de la ville.

A la tête de ligne en eau profonde il a été enfoncé des pilotis et établi des grillages de fondement. Des réparations nécessaires ont été faites au quai de délestage, sur le dessus duquel a été placée une voie pour les chevaux.

Le viaduc à charbon de Saint-Jean a aussi reçu les réparations nécessaires.

A Dalhousie les réparations nécessaires ont été faites au quai en eau profonde.

A Hadlow, à la Pointe-Lévis et à Lévis, une équipe de charpentiers a passé toute la saison à faire des réparations aux encoffrements.

BATIMENTS ET PERRONS.

A Halifax un côté de la couverture du hangar à marchandises de la tête de ligne en eau profonde a été renouvelé. Un plancher neuf en bois dur a été posé dans le bureau de l'agent des billets en ville, et les murs de ce même bureau ont été lambrissés.

A Richmond de grandes réparations ont été faites à la maison occupée par le chef d'atelier, maison qui avait beaucoup souffert d'un incendie. Les soles de la gare ont été renouvelées et son toit recouvert de bardeau neuf. Un plancher neuf a été posé dans le bureau de l'agent. Les réparations nécessaires ont été faites à la couverture de la rotonde à locomotives, et un certain nombre de fenêtres mises au dôme de ce bâtiment.

Les soles du hangar à sucre (640 pieds de long) sur le quai sud ont été renouvelées. Le toit du hangar à houille a été recouvert de bardeau neuf et le bâtiment généralement visité et réparé.

A Bedford le toit de la maison de l'agent a été recouvert de bardeau neuf et les soles et solives du bâtiment réparées où il le fallait.

Au Lac des Roches (*Rock Lake*), le perron a été renouvelé.

A Elmsdale, le hangar à marchandises a reçu les opérations nécessaires.

A Milford le perron de la gare, long de 250 pieds, a été renouvelé, et le perron de chargement, au même endroit, a été visité et réparé.

A Stewiacke, le perron de chargement, long de 140 pieds, a été renouvelé et prolongé de 100 pieds.

A Brookfield, l'enclos à bestiaux a été réparé.

A Truro le perron de la gare a été réparé, et des soles neuves ont été placées sous la gare, où il en fallait. Des planchers neufs en bois dur ont été posés dans la salle d'attente, la chambre du conducteur et le bureau du chef d'atelier. Il a aussi été posé un plancher neuf dans la salle à bagage.

La forge de la machinerie a été transportée du côté est au côté ouest de la rotonde à locomotives, et celle de la voie transportée d'auprès de la tannerie au même endroit. Ces deux boutiques ont été réunies de manière à n'en former plus qu'une.

Des réparations générales ont été faites à l'extérieur de la rotonde à locomotives, à laquelle il a été mis 8 nouvelles cheminées en tôle. Le vieux plancher de pruche entre neuf cendriers a été remplacé par un carrelage de briques posées sur un solide fondement de sable et de cendre.

A la rivière de l'Ouest le perron de chargement a été réparé.

A Lansdowne le perron de chargement a été renouvelé.

La jonction de Ferrona a été pourvue d'une nouvelle gare à voyageurs, avec hangar à marchandises et perron pour le besoin des affaires résultant de la construction de hauts-fourneaux à cet endroit.

A Stellarton la couverture de l'annexe de la remise à locomotives a été visitée et réparée, et la couverture de la vieille partie de cette remise a reçu les réparations nécessaires.

A New-Glasgow la nouvelle gare de brique, dont il est question dans mon rapport de l'année dernière, a été achevée, et livrée au service en octobre 1892. Le toit de la vieille partie du hangar à marchandises a été couvert en tôle. La halle à bagage a été mise à sa vraie place et reprise en sous-œuvre avec de grosses pièces de cèdre méplates. Le bureau de l'agent, dans le hangar à marchandises, a été muni d'un plancher de bois dur.

A Pictou-Landing le côté nord du toit de la gare a été recouvert en tôle.

A Tracadie il a été construit une petite cuisine de 12 x 16 pour l'agent, et les réparations nécessaires ont été faites à la gare.

La halte de Gerrior a été déplacée d'un demi-mille à l'est, et son nom changé en celui de Monastry.

Les réparations nécessaires ont été faites aux stations d'Antigonish, Pomquet, Afton, Merigomish-Ouest, Rivière-James, et Avondale.

A Mulgrave la gare a été déplacée d'environ 20 pieds ; le hangar à marchandises et la glacière ont été peinturés, et le perron a été allongé et élargi.

Les stations de Danmark et d'Oxford ont été pourvues de nouveaux parcs à bestiaux.

A Wallace il a été creusé un puits à l'usage de l'agent de la station.

Les stations de Tatamagouche et de Jonction de Pugwash, ont été pourvues d'un service d'eau à l'usage des agents.

A East-Mines le lambrissage extérieur de la gare a reçu les réparations nécessaires, et le toit de ce bâtiment, ainsi que celui du hangar à houille, a été couvert en tôle. Ces bâtiments ont aussi été peinturés.

A Londonderry les réparations nécessaires ont été faites aux côtés et à la couverture de la gare, et ce bâtiment a été peinturé. Des soles neuves et un plancher neuf ont aussi été posés au bureau de l'inspecteur des wagons, et un plancher neuf posé dans le château d'eau. Ces bâtiments ont été peinturés.

Le garage d'Atkinson a été pourvu d'une halte et plate-forme neuve en remplacement de celle qui avait été détruite par le feu.

A Thomson des soles neuves ont été mises sous la gare, un plancher neuf posé dans la salle d'attente, et les murs lambrissés et peinturés. Le perron a aussi reçu les réparations nécessaires, et la gare a été peinturée.

A Spring-Hill la gare a été visitée et réparée, et un plancher neuf, en bois dur, a été posé dans la cuisine ; il a aussi été posé un plancher neuf dans le hangar à houille, et ce bâtiment a été peinturé.

A Amherst un plancher neuf, en bois dur, a été posé dans la cuisine du buffet-restaurant, et le bâtiment peinturé. Un petit bureau a été installé dans le hangar à marchandises et le bâtiment peinturé. La couverture en tôle de la boutique de forgeron a été renouvelée. Le perron de chargement, long de 200 pieds, a aussi été renouvelé.

A Maccan des soles neuves ont été mises sous le bureau et les murs ont été lambrissés et peinturés. Un plancher de bois franc neuf a aussi été posé dans le bureau. La gare a été peinturée.

A Fort-Lawrence le dessus du perron de chargement a été renouvelé.

A Aulac la gare a été visitée, réparée et peinturée. Le bureau, la salle d'attente et la cuisine ont été lambrissés et les murs peinturés.

A Sackville des soles neuves ont été mises sous la gare, des planchers neufs ont été posés dans le bureau et dans la salle d'attente des femmes, et les murs du bureau ont été lambrissés et peinturés. La gare a été peinturée.

A la Halte d'Evan il a été posé un plancher neuf, et l'on a réparé et peinturé la couverture.

Les gares de Rockland et de College-Bridge ont été visitées, réparées et peinturées ; les perrons ont aussi été réparés.

A Calhoun la couverture de la gare a été renouvelée et peinturée. Il a aussi été construit une maisonnette à outils pour les cantonniers.

A Shédiac les réparations nécessaires ont été faites à la gare et au hangar à marchandises. Le perron de la gare a été prolongé, à son extrémité est, et le perron de chargement—140 x 15 pieds—renouvelé.

A la Pointe-du-Chêne il a été construit un nouvel enclos à bestiaux, et les vieux enclos ont été renouvelés; ces enclos ont été munis d'embarcadères à deux ponts pour faciliter le chargement des moutons.

A Moncton neuf sections du plancher de l'ancienne retonde à locomotives ont été renouvelées; un fondement neuf a été mis à la plate-forme à bascule de l'atelier de montage, et un chevalet érigé pour le monte-charge hydraulique; le côté sud de la couverture en tôle du hangar à marchandises a été renouvelé et peinturé; la gare et le restaurant ont été visités, réparés et peinturés. De grandes réparations ont été faites aux cottages d'ouvriers, sur la rue Bridge, et les ateliers de machinerie et autres bâtiments du chemin de fer, dans la cour de Moncton, ont aussi reçu les réparations nécessaires.

A Salisbury le perron de la gare a été prolongé de 25 pieds.

A Petitcodiac les réparations nécessaires ont été faites à la gare, au hangar à marchandises et au perron.

A Anagance le bâtiment a été visité et réparé.

A Sussex les couvertures des hangars à charbon et à huile ont été renouvelées, et le perron de la gare a été prolongé de 90 x 15 pieds. Il a été construit un nouveau perron de chargement, de 120 x 20 pieds, pour faciliter le mouvement considérable de bois de sciage qui se fait maintenant à cette station.

A Hampden la salle d'attente a été pourvue de cabinets d'aisance modernes, et les cabinets à l'ancienne mode de cette station ont été supprimés.

A la Ferme-Modèle le perron de la gare, de 100 x 11 pieds, a été renouvelé.

A Quispamsis il a été construit un nouveau perron de chargement.

A Saint-Jean deux des longs ateliers de construction de wagons de chemin de fer, récemment acquis de James Harris et Cie, ont été disposés à nouveau et transformés en entrepôt pour les marchandises; le plancher de celui du sud a été enlevé, et une voie de 600 pieds y a été posée dans toute sa longueur. La cheminée en correspondance avec la chambre de chauffe a été démolie, et la chambre de la machine a été transformée en un bureau.

Les murs de la remise à convois ont été badigeonnés et peinturés à l'intérieur, et les lunettes de toit de ce bâtiment ont aussi reçu les réparations nécessaires.

A Harcourt le fondement du hangar à charbon a été réparé.

A la Jonction de Kent la couverture en tôle du hangar à charbon a été renouvelée.

A Acadieville il a été construit une gare neuve servant à la fois aux voyageurs et aux marchandises; ce bâtiment a coûté $675.

A Indiantown il a été creusé une cave sous la gare, et la couverture de la remise à locomotives a été visitée et réparée.

A Newcastle il a été construit un nouveau hangar à marchandises, avec perron de chargement, pour remplacer celui qu'un incendie avait dévoré en août 1892; coût, $1,500. On a renouvelé 120 pieds du perron de la gare, recouvert le toit de la boutique de forgeron, et fait d'autres réparations nécessaires à la remise à locomotives et à la gare.

Des réparations nécessaires ont été faites à tous les perrons de gare et de chargement entre Moncton et Newcastle.

A Beaver-Brook la gare a été visitée, réparée et peinturée.

A Bartibogue le fondement du château d'eau a été réparé.

A Red-Pine la gare a été visitée et réparée, et un côté de sa couverture en bardeau renouvelée et peinturée.

A Bathurst des réparations nécessaires ont été faites à la gare, à la halle au bagage et au hangar à marchandises. Il a aussi été établi un drain souterrain pour l'écoulement de l'eau de condensation.

A Petit-Rocher la gare a été visitée, réparée et peinturée.

A Belledune le perron de chargement a été réparé.

A la Rivière-Jacquet la gare et le hangar à marchandises ont été visités, réparés et peinturés; le perron de chargement a été reconstruit.

A New-Mills la gare a été visitée, réparée et peinturée; un plancher neuf en bois dur a été posé dans le bureau de l'agent, et la station a été pourvue d'une pompe.

A Clarlo les portes et les fenêtres de la gare ont été réparées, et l'on a établi un drain souterrain pour assainir la cave. Les soles du hangar à charbon ont été renouvelées, et la couverture en tôle de la gare peinturée.

A la Jonction de Dalhousie la couverture de la gare a été renouvelée, et le hangar à marchandises ainsi que le perron ont reçu les réparations nécessaires.

A Dalhousie le hangar à charbon a été réparé, et la remise à locomotives a été munie d'une nouvelle cheminée de tôle. Le perron de la gare a été en partie renouvelé.

A Campbellton l'atelier de construction de wagons a été visité et réparé à fond; les soles ont été remplacées, le lambrissage extérieur en partie renouvelé et le toit recouvert de gravier et de goudron. De grandes réparations ont aussi été faites à la remise à locomotives, et cinq sections du plancher de ce bâtiment ont été renouvelées. Les toits des hangars à charbon et à bois et du dépôt du fer ont été recouverts de bardeaux de cèdre. Le dépôt des marchandises et la glacière ont reçu deux couches de peinture.

A Métapédia l'intérieur de la salle d'attente a été lambrissé.

A Millstream la couverture en bardeau de la maison du piqueur des cantonniers a été renouvelée.

A Assametquazhan l'intérieur de la salle d'attente a été lambrissé et le plancher de la cuisine renouvelé.

A Causapscal des planchers de bois dur ont été posés dans la salle d'attente et le bureau, et les murs de la salle d'attente ont été lambrissés de pin embouveté.

A Amqui la salle d'attente a été lambrissée de pin embouveté

A Cedar-Hall la vieille gare a été visitée et réparée à fond. Un fondement de pierre a été mis dessous, et l'on y a ajouté, pour le chef de gare, un logement qui a coûté $1,000. Le perron à voyageurs a été renouvelé et prolongé. Les toits du château d'eau et du hangar à charbon ont été recouverts en tôle. La gare et le hangar à marchandises ont été peinturés.

A Métis la gare et le hangar à marchandises ont été visités, réparés et peinturés.

A Saint-Octave le perron de la gare a été renouvelé.

A Sainte-Flavie le toit du hangar à charbon a été recouvert en tôle.

A Saint-Anaclet la gare a été visitée, réparée, et le perron renouvelé.

A Rimouski les réparations nécessaires ont été faites à la gare et au hangar à marchandises.

A Trois-Pistoles des réparations ont été faites à la gare et au buffet-restaurant.

A Cacouna la gare a été visitée, réparée et peinturée; et son perron en partie renouvelé.

A la Rivière-du-Loup la gare et le hangar à marchandises ont reçu les réparations nécessaires. Le plancher de la remise à locomotives a été en partie renouvelé. L'atelier de machinerie a été pourvu d'un cabinet d'aisance breveté à jaillissement automatique et à six lunettes. La boiserie du hangar à marchandises et le bâtiment occupé par la division du matériel ont été peinturés.

A Elgin-Road le perron de la gare a été renouvelé.

A L'Islet un plancher neuf, en bois dur, a été posé dans la salle d'attente.

A Saint-Pierre les réparations nécessaires ont été faites à la gare et la boiserie peinturée.

A Saint-Henri un plancher neuf, en bois dur, a été posé dans les salles d'attente.

A Hadlow de grandes réparations ont été faites au plancher de remise à locomotives. Un certain nombre de maisons d'habitation, sur la propriété Chapman, ont été visitées, réparées et peinturées.

A Lévis la gare a été réparée et peinturée.

PONTS ET PONCEAUX.

A Richmond la pile-pivot de la travée mobile du pont des Narrows a été visitée et rejointoyée au ciment de Portland.

Une culée d'un ponceau ouvert situé à 1½ mille est de Milford a été démolie et reconstruite, et la superstructure en bois a été remplacée par des poutres de fer.

Près de Stewiacke on a prolongé de 20 pieds un ponceau arqué pour soutenir le remblai qui glissait peu à peu dans la rivière.

A la rivière Stewiacke l'une des culées a été en partie reconstruite.

A Alton les culées d'un grand ponceau ouvert ont été démolies et solidement reconstruites en maçonnerie au ciment; primitivement, elles avaient été faites en maçonnerie commune de blocaille au mortier de chaux.

A Truro la plate-forme tournante en fonte, de 45 pieds de diamètre, a été remplacée par une autre en poutres de tôle d'acier rivée, de 50 pieds de diamètre ; pour cela il a fallu reconstruire la "couronne de roulement" et refaire le fondement central.

Près de Lorne, sur l'embranchement de Pictou, deux fosses garde-bestiaux, en pierre, ont été reconstruites.

De grandes réparations ont été faites à un tunnel servant au passage d'un cours d'eau sous la voie, près de la rivière de l'Ouest. Il s'était affaissé de la surface, de sorte qu'il a fallu le déblayer et l'étançonner pour faire passer la voie dessus. On est actuellement à le revêtir de maçonnerie.

A la rivière Sutherland une paire de chevalets de fer a été mise sous les bouts des maîtresses longrines de la travée de 160 pieds construite l'année dernière.

A Pine-Tree-Gut deux chevalets du viaduc ont été renouvelés, et d'autres réparations nécessaires ont été faites à cette construction.

A Dewar's-Mills un vieux grillage en bois, système Howe, a été remplacé par une travée en poutres de tôle d'acier de 80 pieds de portée. Huit pieds de bétonnage ont été ajoutés aux culées pour les nouvelles poutres qui n'avaient pas autant de hauteur que les anciennes.

De grandes réparations ont été faites aux anciens ponts de grillage—système Howe—des rivières James, Murphy et de l'Ouest.

A Yankee-Grant des assises de pierre durables ont été construites sous les extrémités des poutres métalliques posées l'année dernière.

Il a été posé 37 entretoises et 8 sablières neuves dans le pont de grillage de 100 pieds—système Howe—à Pomquet.

A Pomquet quatre chevalets de l'estacade en charpente, brisés par la glace, ont été remplacés.

Un garde-fou balustré a été mis au pont du ruisseau Stewart (*Stewart's Brook*).

Cinq ponceaux à jour, près de New-Glasgow ont été transformés en ponceaux couverts ; cela rend la voie plus sûre et réduit les frais d'entretien.

Il a été construit un ponceau couvert, en cèdre, sous un remblai, à la 60e borne milliaire, vu que le ponceau primitif s'était engorgé.

De grandes réparations ont été faites au pont de pilotis de la Pointe-Brown, à l'embranchement de la ville de Pictou ; 100 de ses entretoises transversales ont été renouvelées. Les encoffrements des abords de ce pont ont été exhaussés de 2 pieds pour empêcher les houles de passer par-dessus.

Des tabliers et garde-fous en pin résineux ont été mis à cinq travées de poutres en treillis à Truro et Belmont.

Une paire de poutres en fer a été mise au pont de Quispamsis, à la place de longrines, contre-fiches et traversières en bois.

Les tabliers des viaducs en dessus, à Lakeside et Hampton, ont été renouvelés.

Un tablier classique neuf, en pin résineux, et des garde-fous ont été mis au pont de Jardine, près de Saint-Jean.

Le viaduc en dessus de la rue Stanley a été visité et réparé, et son tablier en partie renouvelé.

Sur la section 31 on a reconstruit deux ponceaux découverts dont la gelée avait dérangé et fait écroulé en partie les murs.

Une équipe de riveurs a été employée pendant environ trois mois, entre Saint-Jean et Halifax, à visiter, réparer et resserrer des écrous, et à faire d'autres réparations nécessaires aux ponts en fer.

Une équipe d'hommes a travaillé pendant environ trois mois à rejointoyer les piles et les culées des ponts de la rivière Miramichi.

Il a été construit près de la rivière Barnaby un ponceau de 28 pieds de longueur, en cèdre, pour l'écoulement de l'eau surabondante des grandes crues, qui jusque-là s'était écoulée par les fossés latéraux des tranchées, ce qui détériorait sérieusement le ballastage de la voie.

A la rivière Barnaby on a construit un perré de 175 pieds de longueur, 5 de hauteur et 2 d'épaisseur, du côté nord du pont, pour empêcher que la culée ne soit déchaussée par l'eau ; et, au même endroit, 60 pieds d'encoffrement dégradé par une grande crue ont été réparés.

Un ponceau couvert, en cèdre, de 6 x 3½ pieds sur 62 de longueur, a été construit sur l'embranchement d'Indiantown, près de Derby Junction, à la place d'un plus petit emporté par une crue.

De légères réparations ont été faites à un certain nombre de ponceaux couverts et découverts entre Moncton et Newcastle.

Les ponts suivants ont été visités, réparés, raclés et peinturés, savoir :—

Cours d'eau du moulin de Humphrey.....	3	travées	60	pieds.
Rivière du Nord.....	1	do	50	do
Cocaigne, bras sud.....	1	do	24	do
Cocaigne, do nord.....	1	do	24	do
Bouctouche.....	1	do	30	do
Rivière Coal-Branch, bras sud.....	3	do	40	do
do do nord.....	3	do	40	do
Richibouctou.....	3	do	50	do
Kouchibouguacis.....	1	do	80	do
Rivière Barnaby, troisième traversée.....	1	do	80	do
do deuxième do	1	do	80	do
Bartibogue.....	1	do	80	do
Mill Creek.....	3	do	60	do
Nepisiguit.....	6	do	100	do
Tétagouche (viaduc en dessus).....	1	do	90	do
Rivière Ouelle.....	9	do	44	do
Rivière Boyer.....	2	do	79	do
do	1	do	56	do
do	1	do	55	do
Rue du Gouvernement (viaduc en dessus).	1	do	55	do
do do .	2	do	20	do
Rue Saint-Joseph (viaduc en dessus.....	1	do	47	do
do do	2	do	20	do

A Elm-Tree il a été construit, au viaduc en dessous, un encoffrement de cèdre, du coût de $160, pour protéger le détour du chemin public, qui était exposé à être emporté par l'eau haute.

Dix-neuf ponceaux couverts et découverts ont été réparés et rejointoyés.

Au Ruisseau de McKinnon (*McKinnon's Brook*) une travée de 18 pieds, en bois, a été remplacée par des poutres métalliques.

Neuf ponceaux entre Campbellton et Sainte-Flavie ont été réparés et rejointés.

A la deuxième traversée du ruisseau de McKinnon il a été mis des entretoises neuves à la poutre en treillis.

Les longrines et entretoises de 20 ponceaux découverts, entre Sainte-Flavie et la Rivière-du-Loup, ont été renouvelées. La maçonnerie de 46 constructions de cette division a été visitée et rejointoyée.

Deux paires de nouvelles poutres en tôle d'acier, de 44 pieds de portée, ont été posées, à 1 mille ouest de Saint-Roch, à la place de poutres de fer insuffisantes pour le service actuel.

A 1½ mille est de L'Islet, une paire de nouvelles poutres en tôle d'acier, de 54 pieds de portée, a été substituée à des poutres en fer moins fortes.

A Mill-Creek une nouvelle poutre de 29 pieds en a remplacé une autre moins forte.

Onze paires de nouvelles poutres en tôle d'acier, de 40 pieds de portée, ont été posées ainsi qu'il suit, savoir :—

1 paire à 3 milles ouest de Saint-Pascal.
1 do 1 do est do
2 do 1 do ouest do
1 do 2 do do Sainte-Hélène.
1 do près de Sainte-Anne.
1 do ½ mille est de Saint-Jean-Port-Joli.
1 do 1 do do Trois-Saumons.

Et aussi 1 de 49 pieds de portée près d'Etchemin.

Un chevalet a été dressé sur un fondement de pierre pour renforcer l'une des travées de 50 pieds au pont de la rivière Boyer.

Les travées dont il est question plus haut ont toutes été peinturées et pourvues de tabliers classiques en pin résineux et de garde-fous en fer.

On a maintenant fini de renforcer les vieilles poutres de tôle sur la division de la Rivière-du-Loup. La maçonnerie, sur cette division, est d'un ordre très inférieur (étant principalement faite en moëllons bruts et au mortier de chaux), de sorte qu'elle exige de grandes réparations tous les ans. Un nombreux équipage de maçons a été à l'œuvre toute la saison.

Les murs en aile des culées d'un pont de fer à l'ouest de la Rivière-du-Loup ont été reconstruits à partir des fondations ; ils avaient été démolis par l'action de la gelée.

Un ponceau arqué, près de la Chaudière, a été presque entièrement reconstruit. Les culées de deux ponts entre la Chaudière et Hadlow ont été reconstruits à partir des fondations.

Ces réfections sont en train depuis que le gouvernement a pris cette ligne en mains de la Compagnie du Grand-Tronc en 1879, mais elles seront bientôt finies maintenant, de sorte qu'on peut espérer de voir diminuer les frais d'entretien sous ce rapport.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

A la jonction de Ferrona (près de New-Glasgow), où l'embranchement de la Compagnie de Charbonnage de New-Glasgow vient se souder au chemin de fer Intercolonial, on a régalé une nouvelle cour et posé des voies de garage pour environ 150 wagons. Le trafic augmente très vite à cet endroit, et il sera probablement nécessaire d'y augmenter encore bientôt les voies de service.

Au Grand-Lac on a construit 800 pieds de coffrage en cèdre pour protéger le remblai contre l'action des eaux.

A New-Glasgow les abords de la gare à voyageurs ont été régalés et macadamisés. Des trottoirs en asphalte avec bordure de pierre ont été construits sur trois côtés de la station. Il a été installé des barrières de sûreté au passage de la rue Bridge, dans la ville de New-Glasgow.

Seize paires de fosses garde-bestiaux ont été renouvelées entre New-Glasgow et Mulgrave, et pour cela l'on s'est servi de grosses pièces de cèdre méplates au lieu de pruche.

On a fait environ 5,000 verges cubes de dragage à Mulgrave et à la Pointe Tupper, afin d'avoir plus de profondeur pour le nouveau steamer en fer qui doit passer les convois entre ces deux points.

Il a été construit un fondement de pierre pour un pont à bascule à Sydney, et la commande de ce pont à bascule a été donnée.

Il a été dépensé beaucoup d'argent pour élargir et déblayer les tranchées et élargir les remblais sur les divisions d'Oxford et New-Glasgow et du Cap-Breton. Soixante et quinze hommes et deux trains d'équipe ont été occupés à ce service pendant environ deux mois.

A Pictou l'encoffrement de pruche, long de 745 pieds, a été compactement rempli de pierres ramassées le long de la ligne. La voie principale et les garages de la cour de Pictou ont été soulevés de 8 pouces et enterrés dans les cendres provenant de la remise à locomotives.

A la jonction d'Oxford les petits rails de 4 pouces et éclisses plattes sur l'**Y** ont été remplacés par des rails d'acier de 4½ pouces et des éclisses à cornières, et un contre-rail a été posé en dedans. Avant cela il se produisait souvent des déraillements sur cet **Y**.

Pendant l'année il a été fait environ 3 milles de fossés latéraux au pied des remblais, dans les marais entre Calhoun's-Mills et Amherst. L'eau stagnante qui tenait la plate-forme molle a presque disparu.

Il a été fait environ cinq milles de pareils fossés sur la division de la Rivière-du-Loup.

Entre Memramcook et Dorchester deux aboiteaux ont été visités à fond et mis en bon état.

Des balances d'une capacité de six tonnes ont été mises dans le nouveau hangar à marchandises de Newcastle. Les vieilles balances ont été détruites dans l'incendie du hangar. Deux balances de la même capacité ont été installées dans le nouvel entrepôt au quai de tête de ligne en eau profonde à Saint-Jean.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

Mr D. POTTINGER, P. S. ARCHIBALD, *ingénieur en chef.*

Gérant général des chemins de fer de l'Etat, Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INSPECTEUR DE LA DIVISION MÉCANIQUE,
MONCTON, N.-B., 28 septembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, les relevés suivants des opérations de la division mécanique pour l'exercice terminé le 30 juin 1893 :—

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, moyenne par mille de parcours fait par les locomotives, et du nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat des frais de traction par mois, pendant l'exercice.

E.—Etat général de la dépense de la division mécanique.

Voici un résumé des principaux ouvrages faits :—

BUREAU DES DESSINATEURS.

Collection complète de dessins faits pour la nouvelle catégorie de grosses locomotives à dix roues pour trains exprès. Dessins types revisés et refaits.

RÉPARATIONS DE LOCOMOTIVES.

Ateliers de la Rivière-du-Loup.

Quinze locomotives ont reçu de grosses réparations et 23 des réparations moyennes, lesquelles ont demandé l'emploi des morceaux neufs suivants, savoir : 2 plaques tubulaires, 16 demi-plaques latérales de foyer, 2 cylindres, 5 roues motrices, 28 bandanges de roues motrices, 2 bielles pendantes, 8 boutons de manivelle, 6 essieux de wagons à plate-forme découverte et 1 boîte à fumée. Vingt-deux chaudières à vapeur ont été soumises à l'épreuve.

Ateliers de Richmond.

Huit locomotives ont reçu de grosses réparations et 20 des réparations moyennes lesquelles ont demandé l'emploi des morceaux neufs suivants, savoir : 20 bandages de roues motrices, 8 boutons de manivelle, 3 cheminées, 3 chasse-pierres, 1 train et 1 cadre de tender. De plus, 1 locomotive a été pourvue du frein atmosphérique Westinghouse, et d'autres l'ont été d'appareils de chauffage Sewall. Epreuve a aussi été faite de 11 chaudières à vapeur.

Ateliers de Moncton.

Soixante-neuf locomotives ont reçu de grosses réparations et 57 des réparations moyennes ; 92 chaudières ont été éprouvées, 39 boîtes à feu raccommodées, et 6,88 tubes rapiécés.

Les morceaux neufs suivants ont été employés, savoir : 2 boîtes à feu intérieures, 14 plaques tubulaires, 2 plaques latérales de foyer, 11 demi-plaques latérales de foyer, 2 dômes, 19 cheminées, 17 cylindres, 24 pistons, 38 roues motrices, 173 bandages de roues motrices, 22 essieux moteurs de locomotive, 124 boutons de manivelle, 3 bielles, 44 bielles pendantes, 3 cabs, 21 chasse-pierres, 3 trains de locomotive, 3 trains et châssis de tender.

Six locomotives ont été pourvues du frein atmosphérique Westinghouse, 4 de boîtes à fumée à rallonge, et 18 d'appareils de chauffage Sewall.

93 tenders et 89 locomotives ont été peinturés et vernis, et 10 locomotives et tenders ont été renouvelés et vernis.

RÉPARATIONS DE WAGONS.

Ateliers de Moncton.

Reconstruits : 2 voitures de 1re classe, 1 wagon-poste, 80 wagons à marchandises, 3 chasse-neige et 1 *flanger*.

Réparés fortement : 10 wagons-lits, 4 wagons-salons, 1 voiture particulière, 2 voitures de 1re classe, 38 voitures de 2e classe, 5 wagons-dortoirs, 12 wagons-poste, 14 wagons à bagage, 4 fourgons, 480 wagons à marchandises, 5 chasse-neige et 1 *flangers*.

Réparés légèrement : 4 wagons-lits, 131 voitures de 1re classe, 167 voitures de 2e classe, 129 wagons-poste, 126 wagons à bagage, 62 fourgons, 4,266 wagons à marchandises, 10 chasse-neige et 4 *flangers*.

Peinturés et vernis : 2 wagons-lits, 17 voitures de 1re classe, 17 voitures de 2e classe, 3 wagons-dortoirs d'immigrants, 7 wagons-poste et 6 wagons à bagage.

Peinturés : 6 chasse-neige, 3 flangers, 5 fourgons et 538 wagons à marchandises.

Renouvelés et vernis : 8 wagons-lits, 4 wagons-salons, 1 voiture particulière, 15 voitures de 1re classe, 16 voitures de 2e classe, 2 wagons-dortoirs d'immigrants, 6 wagons-poste et 8 wagons à bagage.

Quatre-vingt-six wagons fermés ont été pourvus du frein atmosphérique Westinghouse, et le système de chauffage à la vapeur a été appliqué à 1 wagon-lit, 2 voitures de 1re classe, 6 voitures de 2e classe et 1 wagon à bagage.

Une grande somme d'ouvrage a aussi été faite aux chariots à marchandises et bagages, sièges, armoires de sûreté, casiers à billets, marche-pieds et autres objets.

FONDERIE DE LAITON.

Production : 61,619 livres de fontes de laiton et 95,986 livres de coussinets du même métal.

NOUVEAU MATÉRIEL ET OUTILLAGE.

Ateliers aux locomotives : Nouveau tour à roue motrice, nouvelle raboteuse à manivelle, nouvelle grosse machine à mortaiser, nouvelle forerie à cylindre.

Dans l'atelier de montage il a été construit un monte-charge hydraulique, et la plate-forme avec son engrenage a été réparée.

Des balances Ehrhardt ont été montées et mises en opération pour peser les locomotives et les wagons.

Ateliers aux wagons : nouvelle scie mécanique circulaire, nouvelles scies de long et à deux mains, nouvelle machine à moulures.

Soufflerie Dixie : Agencement de soufflets et de tuyaux dans les ateliers où se travaille le bois à la machine pour ramasser les copeaux et la sciure et les transmettre à la chambre des chaudières, où ils servent de combustible.

SERVICE DE L'EAU.

Calhouns.—Construit nouveau château d'eau de 50,000 gallons ; posé 500 pieds de tuyau de fonte de 6 pouces et 1,000 de 4 pouces ; démoli l'ancien château d'eau.

Elmsdale.—Nouveau fondement de pierre pour château d'eau de 50,000 gallons.

West-River.—Fait un fondement neuf en pierre pour un nouveau château d'eau, et posé 500 pieds de tuyau de 4 pouces, en fonte.

Londonderry.—Construit un nouveau réservoir de 16,000 gallons sur support en charpente.

Tatamagouche.—Posé 1,100 pieds de tuyau en fonte, de 4 pouces ; construit un réservoir ; fait un fondement de pierre pour château d'eau.

Crowsons.—Démoli l'ancien château d'eau et transporté ses matériaux à Moncton.

Wallace.—Château d'eau transporté à Tatamagouche.

Halifax.—Reconstruit grue hydraulique.

Ile-Verte.—Support en charpente neuf, avec plate-forme neuve, pour réservoir.

Pointe-du-Chêne.—Réparé la chaudière. Elevé le réservoir de 15 pouces.

Springhill.—Muni la chaudière de tubes neufs, et fait l'épreuve du tout.

Sainte-Anne.—Réparé pompe à vapeur et chaudière.

Piedmont.—Réparé réservoir.

Mulgrave.—Posé à nouveau 500 pieds de tuyau de 6 pouces.

Bathurst.—Réparé et peinturé château d'eau et reconstruit réservoir.

Charlo.—Réparé et nettoyé réservoir.

Rivière-du-Loup.—Installé deux pompes à vapeur réparées.

Je certifie par le présent que le matériel roulant est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

FRANCIS R. F. BROWN,
Inspecteur de la division mécanique.

Dr D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat, Moncton, N.-B.

10—6½

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE de locomotives, voitures et wagons de différentes classes, le 1er juillet 1892 et le 30 juin 1893.

—	Locomotives.	Voitures et wagons de différentes classes.																			
		Wagons-lits de 1re clas.	Wagons-lits de 2e clas.	Wagons-salons.	Avoyageurs, 1re classe.	Avoyageurs, 2e classe.	Wag.-poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fermés.	Plate-formes 10, 15 et 20 t.	W.-bascules, 6 tonnes.	Gondoles, 20 tonnes.	W. à houille, 20 tonnes.	Wagons à bestiaux.	Fourgons.	Total.	Chasse-neige	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total.
Disponibles, propres au service	206	15	5	5	91	95	23	39	2027	2084	999	471	782	95	99	6830	42	10	21	2	75
do jugés impropres au service	...	....	1	..	1	....	1	....	44	46	.....	....	12	8	....	113	2	....	....	....	2
	206	15	6	5	92	95	24	39	2071	2130	999	471	794	103	99	6943	44	10	21	2	77
Transformés de gondoles en wagons plates-formes	....	...	...	....	....	...	....	....	.....	12	.....	....	*12	....	....	.....	....	...	...	....	.....
Total	206	15	6	5	92	95	24	39	2071	2142	999	471	782	103	99	6943	44	10	21	2	77
Déclarés impropres au service, juillet 1892	...	..	1	...	1	....	1	....	44	46	...	....	12	8	....	113	2	...	...	...	.....
do do au cours de l'exercice	...	...	...	....	2	....	...	....	7	47	.....	12	8	....	...	76	1	....	1	....	.. .
	....	....	1	....	3	....	1	...	51	93	.....	12	20	8	....	189	3	....	1	.. .	.....
MOINS—Reconstruits	....	..	...	....	2	....	1	....	...	60	....	....	*15	8	....	86	3	....	1	...	.....
A reconstruire	..	....	1	....	1	...	...	....	51	33	.....	12	5	....	....	103	....	....	....	. ..	....

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1893.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.						
	A voyageurs.	A marchandises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste et à bagage.	A marchandises.	Total.	Chasse-neige.	Moyenne, voyageurs.	Moyenne, marchandises.
1892—Juillet	109,077	217,210	519,327	252,488	2,925,786	3,697,601	.....	7·07	13·47
Août	110,162	210,367	545,298	251,744	2,802,072	3,599,114	.....	7·23	13·31
Septembre	110,616	218,577	490,235	237,768	3,064,258	3,792, 61	46	6·58	14·02
Octobre	102,393	249,217	440,035	225,843	3,384,032	4,049,910	.....	6·49	13·58
Novembre	102,898	287,938	436,114	226,206	3,941,479	4,603,799	3,837	6·45	13·71
Décembre	105,263	287,463	461,840	238,312	4,005,390	4,705,542	3,164	6·64	13·93
1893—Janvier	104,341	279,424	415,610	223,143	3,317,120	3,955,873	13,916	6·12	11·87
Février	95,432	267,538	385,882	204,002	3,237,575	3,827,459	15,867	6·18	12·10
Mars	110,431	336,726	486,276	240,618	4,190,154	4,917,048	6,037	6·58	12·44
Avril	104,190	281,654	487,382	233,085	3,632,520	4,352,987	2,091	6·90	12·90
Mai	103,033	265,844	433,974	230,772	3,544,034	4,208,780	1,163	6·44	13·33
Juin	101,144	239,854	454,986	242,267	3,129,863	3,827,116	2,973	6·89	13·05
Totaux	1,258,980	3,141,812	5,556,959	2,806,248	41,174,283	49,537,490	49,094	6·64	13·10

MONCTON, N.-B., 30 juin 1893.

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Moyenne de la consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupape et livres de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Huile à soupape et livres de suif.	Livres de chiffons.
1892—Juillet	36,674	395,487	11,535	23,396	21,578	8,933	10·78	6,533	5·91	5·45	2·25
Août	35,800	389,481	11,286	22,315	19,861	8,936	10·88	6,491	5·73	5·09	2·29
Septembre	36,913	398,769	11,960	22,574	19,430	9,013	10·80	6,693	5·66	4·87	2·26
Octobre	39,468	425,927	13,298	23,937	19,945	9,491	10·79	6,993	5·62	4·68	2·22
Novembre	42,909	467,008	15,348	26,731	21,304	9,784	10·88	7,357	5·73	4·56	2·09
Décembre	44,839	473,781	16,558	26,302	21,176	9,642	10·57	7,832	5·55	4·46	2·03
1893—Janvier	44,202	462,388	15,708	25,861	20,341	8,567	10·46	7,606	5·59	4 39	1·85
Février	42,591	438,376	15,453	24,746	20,347	8,354	10·29	7,914	5·64	4·64	1·91
Mars	50,470	536,419	17,909	28,317	24,828	10,233	10·63	7,478	5·28	4·63	1·91
Avril	43,914	466,295	15,114	25,642	20,451	8,850	10·62	7,260	5·49	4·38	1·89
Mai	42,409	450,004	13,102	26,049	22,244	9,215	10·61	6,522	5·79	4·94	2·05
Juin	39,606	419,344	11,566	23,223	21,237	8,366	10·59	6,178	5·54	5·06	1·99
Totaux	499,795	5,323,279	168,837	299,093	252,742	109,384	10·66	7,104	5·62	4·73	2·06

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1893.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé des frais de traction pour chaque mois depuis le 1er juillet 1892, jusqu'au 30 juin 1893.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du mécan.-chef, commis et frais de bureau.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.	Remises des locomotives et plaques tournantes.	Total.	Moyenne par 100 milles. App. du mécanicien-chf.	Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Rem. de loc. et plaq. tour.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.								
1892—Juil. .	395,487	1,022 98	18,809 32	30,635 14	3,273 01	23,441 06	1,558 30	985 84	79,725 65	26	4·75	7·74	·83	5·92	·40	·25	20·15
Août .	389,481	939 33	18,998 78	30,531 87	3,130 94	21,988 49	1,901 52	1,301 99	78,792 92	24	4·87	7·84	·81	5·64	·49	·34	20·23
Sept. .	398,769	940 92	19,034 62	31,933 33	2,993 51	23,521 70	2,208 24	1,180 24	81,812 56	23	4·77	8·01	·75	5·89	·56	·29	20·50
Oct. . .	425,927	968 65	20,724 90	36,130 71	3,254 33	24,767 19	3,301 32	2,019 74	91,166 84	23	4·87	8·48	·77	5·81	·76	·48	21·40
Nov. .	467,008	968 47	21,641 89	41,884 15	3,491 45	20,899 62	3,271 58	2,777 37	94,934 53	21	4·61	8·97	·75	4·48	·71	·59	20 32
Déc . .	473,781	1,221 62	21,178 83	44,283 13	3,378 05	15,818 22	2,795 20	2,205 13	90,880 18	28	4·47	9·34	·71	3·33	·59	·46	19·18
1893—Janv. .	462,388	1,008 49	22,075 49	43,189 61	3,362 42	13,251 42	2,630 17	3,702 56	89,220 16	22	4·77	9·34	73	2·86	·57	·80	19·29
Fév . .	438,376	1,044 26	21,031 79	43,143 91	2,834 58	11,906 56	2,081 89	2,008 69	84,051 68	24	4·80	9·83	·64	2·72	·47	·45	19·15
Mars.	536,419	1,010 72	24,161 04	48,950 94	3,692 35	18,513 83	4,346 93	2,043 69	102,719 50	19	4·50	9·12	·69	3·45	·81	·38	19·14
Avril.	466,205	1,090 89	22,201 61	41,546 26	3,224 94	20,558 78	1,992 94	2,634 94	93,250 36	23	4·77	8·89	·69	4·41	·43	·57	19·99
Mai . .	450,004	966 39	21,122 79	35,032 72	2,953 76	20,828 18	2,912 93	1,298 92	85,115 69	22	4·69	7·78	·65	4·63	·64	·29	18 90
Juin. .	419,344	1,131 48	24,574 67	31,760 10	2,681 24	18,416 93	3,192 58	1,061 12	82,818 12	26	5·86	7·57	·63	4 38	·76	·25	19·71
Totaux . . .	5,323,279	12,314 20	255,555 73	459,021 87	38,270 58	233,911 98	32,193 60	23,220 23	1,054,448 19	23	4·80	8·62	·72	4·39	·60	44	19·80

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

Moncton, N.-B., 30 juin 1893.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

État général des dépenses de la division mécanique, pour l'année terminée le 30 juin 1893.

Nombre de milles parcourus par les trains	4,400,792
do do locomotives	5,323,279
do do wagons	49,537,490
do do chasse-neige	49,094
	$ cts.
Frais de traction	1,054,488 19
Coût des réparations aux wagons :	
Réparations aux voitures à voyageurs	82,683 26
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage	21,635 70
do wagons à marchandises et fourgons	208,728 98
do chasse-neige et flangers	6,249 56
Huile et chiffons	22,192 87
	341,490 47
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains	23 96
do do do locomotives	19 80
do do do wagons	2 12
Coût des réparations aux wagons et chasse-neige par 100 milles parcourus par les trains	7 25
do do do do locomotives	5 96
do do do do wagons et chasse-neige	0 64
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains	0 50
do do do locomotives	0 41
do do do wagons et chasse-neige	0 04
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par eux :	
Wagons à voyageurs	1 48
do poste, à messageries et à bagage	0 77
do à marchandises et fourgons	0 50
Chasse-neige et flangers	12 73

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

Moncton, N.-B., 30 juin 1893.

LISTE

DES

TUÉS ET BLESSÉS

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1893.						
4 mars..	22.50	Spécial.	Marchandises.....	W. Crockett.....	W. C. Hunter.....	192
4 do ..	15.10	.....	Garage.....	.....	E. Tobin.....	11
8 do ..	3.10	Spécial.	Marchandises.....	G. W. Hopper.....	L. Harrat	175
9 do ..	21.15	do ..	do	T. W. Johnston.....	N. Copeland.....	115
11 do ..	20.30	35	Omnibus	P. E. Heine	O. McGinity	60
15 do ..	1.50	Spécial.	Marchandises.....	J. B. Dubé.	D. C. Gallon.....	40 }
.....	.....	.....	.....	.....	T. W. Henry.....	2 }
4 avril..	2.30	Spécial.	Marchandises. ...	J. R. Fisher	B. Probert.....	175
6 do ..	5.45	do ..	do	H. Barreau.....	F. Probert	182
6 do ..	12.00	do ..	Equipe	Sam. Bernier.....	J. S. Smith.....	183
6 do ..	12.00	do ..	Marchandises.....	Joseph Royer.....	D. C. Gallon	2
9 do ..	10.30	do ..	do	A. Desjardines.....	Wm. Fraser.....	201
13 do ..	19.30	.....	Garage.....	.....	M. O'Brien.	191
19 do ..	9.20	Spécial.	Marchandises.....	A. Desjardines.....	A. Connell.....	77
1er mai..	12.40	33	Express.....	C. J. Rhodes	W. Wall	158
9 do ..	7.35	2	do	A. Rainnie	John Stewart.....	131
25 do ..	12.20	1	do	D. Rutherford.....	E. Rushton.....	59
2 juin ..	8.00	Spécial.	Equipe.....	J. B. Crockett.....	G. Manning	119
17 do ..	1.00	do ..	Express	G. A. Chesley.....	J. J. Irving	50
24 do ..	16.00	do ..	do	Geo. Sears.....	T. H. Moore	90
25 do ..	7.30	34	Express	John Berry.....	R. Lightbody..	198
27 do ..	16.30	.....	Garage.....	.....	T. Wilkins.....	100
30 do ..	3.00	10..	Express	W. J. Dickson.	R. Wilson.....	62
4 juillet..	17.00	.....	Garage.....	.....	O. Jobin	93
13 do ..	16.20	.....	do	.....	H. Smith.....	44
17 do ..	24.15	Spécial.	Marchandises.....	P. Y. Christie	J. McLellan	114
20 do ..	10.55	do ..	do	R. W. Orchard	J. S. Smith.....	183
22 do ..	16.30	.....	Garage.....	.....	Alex. McDonald.....	14
23 do ..	9.00	Spécial.	A voyageurs.....	J. L. Hebert..	W. H. Rogeau.....	201
25 do ..	15.00	.....	Garage	.....	R. James.	100
15 août..	16.00	24	Marchandises.....	John Casey.....	Jas. McAuley.....	192
18 do ..	18.00	Spécial.	Equipe.	R. W. Orchard	A. Connell.....	179
22 do ..	23.30	do ..	Marchandises.....	W. W. Irving	W. C. Hunter.....	43

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou Employé.	Circonstances de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Nash's Creek ...	W. C. Hunter ..	Employé. ..	Sauté de la locom. parce que les bielles pendantes s'étaient brisées.	Légèrem. blessé.	
Richmond	Ed. Rumbolt ...	Ni l'un ni l'autre.	Ecrasé pendant qu'il ramassait d. la houil. sous les wag	Fatal	Mort accidentelle.
Londonderry....	S. Thomas.....	Employé. ..	En attelant.....	Main broyée....	
Grenville.....	T. W. Johnston.	do ..	Renversé par le choc d'une partie du train rompu en deux contre l'autre.	Légèrement blessé à la figure..	
Campbellton....	H. Cameron....	do ..	En dételant la locomotive du train.	Doigt amputé...	
Assametquaghan	Thos. Moreau...	do ..	Tomba entre les wagons en serrant les freins ou en courant sur les wagons.	Fatal	Mort accidentelle.
Bedford	Jcs. Kenney....	do ..	En attelant....	Doigt écrasé....	
Chatham Jonct..	J. J. Hachey ...	do ..	do	Main écrasée....	
Sayabec	F. LeBlanc.....	do ..	do	do do	
Sainte-Luce....	J. Deschamplain	do ..	do	do do ...	
3 milles O. d'Assametquaghan.	Elzéar Dubé....	do ..	Heurté par le train pendant qu'il march. sur la section.	Grièvem. blessé.	
Moncton.....	E. Harvey ..	do ..	En attelant.....	Deux doigts écrasés.	
Petit-Métis.....	E. Gagnon.....	do ..	Tomba en essayant de mont, sur le convoi en mouvem.	Epaule luxée....	
Bedford	C. J. Rhodes....	do ..	Renversé par le choc de 2 trs. se heurtant l'un cont. l'au.	Blessé à la cuisse et à la jambe.	
1 mille à l'est de Quispamsis.	Gallagher (2 ans)	Ni l'un ni l'autre.	Assis sur la voie.....	Fatal	Pas d'enquête.
Maccan	Sarah C. Ross ..	Voyageur ..	Sauta du train pendant qu'il était en mouvement.	Clavicule luxée..	
Portage Ball a s t Pit.	N. Stableford...	Employé ...	Tomba du train en mouvement.	Blessé à la main.	
Shédiac.....	Eph. Herbert...	Ni l'un ni l'a.	Couché sur la voie (ivre)...	Pied amputé....	
McManus-Mills.	Geo. Sears.....	Employé....	En charg. du bois de sciage.	Orteil rompu....	
Pont du Collège.	Dom. O'Brien...	do ..	Sauta du train pendant qu'il était en mouvement.	Bras et clavicule rompus.	
Tête de lig. en eau profon., St-Jean	Jas. Linkletter..	do ..	En attelant.....	Doigt amputé...	
Amherst	Maggie Reynolds	Ni l'un ni l'a.	Couchée sur la voie (ivre)..	Fatal	Mort accidentelle.
Tête de lig. en eau profon., Halifax	James Brittain..	Employé. ..	Heurté par la locomotive comme il travers. la voie.	Blessé légèrem't.	
Dartmouth.....	Jas. McEachren.	do ..	Déraillement.....	Légèrem. blessé à la jambe.	
Près Shubénacadie.	P. Y. Christie..	do ..	Le train se rompit en deux et se tamponna, jetant Christie sous les roues.	Fatal	Mort accidentelle.
Sayabec	August Lamontagne.	do ..	Sauta du train pendant qu'il était en mouvement.	Jambe cassée...	
Pictou.....	W. Brownrigg.	do ..	En attelant.....	Deux doigts amputés.	
Isle-Verte	Henri Gagnon..	Voyageur.. .	Sauta du train pendant qu'il était en mouvement.	Main amputée..	
Saint-Jean.....	Alex. Ward	Employé. ..	En attelant...	Deux doigts amputés.	
Londonderry ...	John Carroll....	do ..	Tuyaux de fer roulant d'un wagon sur sa tête.	Blessé légèrem't.	
4 milles à l'ouest de Saint-Moïse.	Théo. Bélanger .	do ..	En chargeant du bois de sciage.	do ..	
Moncton	W. W. Irving ..	do ..	En attelant.....	do ..	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1892.						
25 août...	8.30	.....	.....	.....	J. Stockall.....	11
31 do ..	8.50	Spécial.	Equipe.	R. W. Orchard	D. C. Gallon.....	183
2 do ..	7.45	.....	Garage.	.....	J. Stockall.....	11
5 do ..	16.00	Spécial.	Marchandises.....	T. W. Johnston.....	J. G. McDonald.....	103
7 do ..	11.30	.....	Garage.	.....	W. Mackie..	97
10 do ..	6.28	33	Express	T. Corbett.....	A. J. Sharpe..... ..	159
10 do ..	18.45	.....	....	.....	G. W. Anderson.....	52
17 do ..	13.00	.....	....	.....	....	...
17 sept...	14·30	Spécial.	Marchandises.....	D. McIntosh	A. Prowse.....	24
24 do ..	20·00	.....	Garage.	.....	J. McDowell.....	22
27 do ..	15·30	104	Marchandises.. ..	A. C. McLean.....	M. A. McLeod	167
7 oct. ..	2·30	Spécial.	do	Jas. Buchanan.....	J. McLellan.....	210
12 do ..	13·00	do ..	do	M. C. Daley.....	B. C. Gesner.....	133
17 do ..	20·30	do ..	do	W. L. Broad.....	G. Manning.....	208
22 do ..	12·35	do ..	Equipe.	R. W. Orchard	D. C. Gallon.....	183
30 do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4 nov....	14·30	Spécial.	Marchandises.....	Jas. McDormand.....	J. McLennan.....	114
11 do ..	13·00	.....	Garage.	.....	J. W. Boyd	95
19 do ..	17·50	23	Marchandises.....	A. E. Brown	Geo. Kentley.....	86
21 do ..	17·30	Spécial.	Equipe.	R. W. Orchard.....	E. Thomas.....	177
19 do ..	15·00	34	Express	G. Walker..	E. Parsons.....	157
24 do ..	13·00	Spécial.	Equipe.	D. McIntosh.....	J. H. Campbell..... ...	55
5 déc....	1·20	do ..	Marchandises.....	A. Gamache.....	A. Connell.....	176
8 do ..	7·10	do ..	do	T. C. Ayer	W. C. Hunter	79
10 do ..	16·25	101	Omnibus	R. A. McDonald.....	J. H. Campbell.....	52
10 do ..	23·00	Spécial.	Marchandises.....	Jas. McIntosh.....	Jno. Dean.....	15
12 do ..	12·55	2	Express	D. Rutherford	W. Wall.....	158
22 do ..	14·30	Spécial.	Marchandises.....	A. Rioux	E. Thomas	40
31 do ..	19.30	do ..	do	F. W. Johnston.....	P. O'Toole	5

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Rue Young, Halifax.	— Mills (9 ans) .	Ni l'un ni l'autre.	Tomba du chasse-neige de la locomotive en mouvement	Grièvem. blessé.	
Sayabec	Frank Charest..	Employé. ..	En poussant un wagon-cuisine hors d'un garage, s'est trouvé pris entre ce wag. et le perron du hangar à ch.	Légèrem. blessé.	
Halifax.....	Chas. E. Rolston (14 ans).	Ni l'un ni l'autre.	En essayant de monter sur le convoi en mouvement.	Fatal	Mort accidentelle.
Londonderry ...	S. Thomas.....	Employé ...	En voulant sauter sur le chasse-pierres de la locomotive en mouvement.	Blessé au genou.	
Rivière-du-Loup	David Earl.....	do ...	En essayant de monter sur le convoi en mouvement.	Jambe cassée...	
Près Campbellton.	Jas. LeBlanc....	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie	Fatal	Mort accidentelle.
Près Tatamagouche.	Henry Salisbury	Employé ...	Tomba du tender de la loc.	Orteil écrasé....	
Halifax...	Jos. Richardson.	do ...	En déchargeant de lourdes pièces de fonte.	Pied écrasé.....	
Grand-Narrows.	Chas. Hamilton.	Voyageur...	Sauta du convoi en mouvement.	Fatal	Mort accidentelle.
Truro	A. McLeod.....	Ni l'un ni l'autre.	Essaya de passer entre les wagons.	Blessé aux jambes.	
Sydney-Nord....	D. McLean.....	Employé ...	En voulant sauter sur le chasse-pierres de la locomotive en mouvement.	Blessé à la jambe	
Glengarry	Amos. Langille..	do ...	Pend. que la l. pr. de l'eau le tuyau du chât. d'eau tomba	Légèrem. blessé.	
Humphrey-Mills	John Doughy...	Ni l'un ni l'autre.	Voulant sauter sur un wagon en mouvement.	Pied écrasé....	
Bible Hill	W. L. Broad....	Employé ...	En attelant.....	Un peu serré....	
Campbellton....	Jos. Damour....	do ...	En chargeant des rails.....	Doigt écrasé....	
Près Brookfield.	Inconnu.....	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé blessé le long de la voie.	Fatal	Cause de décès, inconnue.
Hopewell. ...	C. Lutes.....	Employé ...	En attelant.....	Main écrasée....	
Truro	J. Stewart.....	do ...	Tomba d'un wagon à bascule en mouvement.	Grièvem. blessé.	
Moncton.....	Seymour Gould .	Ni l'un ni l'autre.	Tomba ou sauta d'un train en mouvement (sur lequel il se trouvait en cachette).	Fatal	Mort accidentelle.
Près Sayabec...	G. Boulay	Employé ...	Wag'et à bras heurté p. le tr.	Jambe cassée. ..	
Près Lévis	Joseph Poire....	Ni l'un ni l'autre.	Heurté pendant qu'il trav. la voie en voiture.	Légèrem. blessé.	
Trenton	Geo. Crawford..	Employé ...	En attelant.....	Main écrasée.	
Sainte-Flavie ...	Jas. Poirier.....	do ...	En serrant les freins, glissa et tomba entre les wagons.	Jambe amputée.	
Newcastle	T. C. Ayer	do ...	En essayant de monter en fourgon, glissa entre le fourg. et un wagon fermé	Blessé au genou et à la cuisse.	
Pictou Landing .	M. C. Gelart....	Ni l'un ni l'autre...	En traversant la voie ...	Fatal	Mort accidentelle.
Enfield	Geo. Kearns....	Employé ...	En attelant..	Main écrasée....	
Bedford	A. Lucas (nègre)	Voyageur...	Sauta du train en mouvement.	Pied écrasé.....	
Belisle, garage..	Paul Desrosiers..	Employé ...	En attelant.....	Blessé à la main.	
Stellarton.....	John Clark	do ...	do	Doigt amputé...	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1893.						
11 janv..	10.15	105	Marchandises.....	A. C. McLean.....	J. Callison	167
11 do ..	17.30	Spécial.	do	J. R. Fisher	D. Yould	9
17 do ..	10.00	do ..	do	J. Casey.....	J. I. Smith.....	51
17 do ..	11.25	3	Omnibus	D. McQuarrie.....	J. D. McKay..... ...	62
4 fév...	7.50	Spécial.	Marchandises.....	F. Brown	L. King.....	180
4 do ..	22.30	46	Omnibus	M. Audet	O. Gilker.....	77
10 do ..	23.00	Spécial.	Marchandises.....	J. Paradis	O. LeBel.	78
11 do ..	10.25	35	Omnibus	P. E. Heine.....	O. McGinity	60
14 do ..	15.40	56	Marchandises.....	A. B. Vance.	J. Wall	115
17 do ..	15.00	Spécial.	do	Thos. Coffey.....	W. Gross.	103
21 do ..	4.45	do ..	do	T. Bellemare.....	L. Dutil.....	85
23 do ..	15.32	do ..	Poste.	Y. C. Campbell.....	R. Lightbody..... .. .	199
23 do ..	....	.....	.....	... .	....	.....
27 do ..	1.00	Spécial.	Marchandises.....	W. L. Broad.....	B. C. Gesner ..... / F. H. Moore.....	128 / 58
28 do ..	8.50	do ..	do	C. McDougall	D. Taylor	33
1er mars.	7.35	.....	Garage.	....	M. Tobin..... ... . / E. Tobin...	98 / 11
2 do .	24.40	Spécial.	Marchandises.....	F. Brown.....	T. Hennessey.	115

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Fin.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Iona	W. Power	Employé	En changeant de voie	Pied meurtri	
Jonc. Spring Hill	J. Kinney	do	En attelant	Blessé à la main.	
Aulac	A. Lockhart	do	do	do	
Saint-Jean	Wm. Duncan	do	En essayant de traverser la voie.	Blessé à la tête et au pied.	
Shubénacadie	Wm. McLean	do	En attelant	Main écrasée	
Mill Stream	Ed. McDonald (sourd et muet)	Ni l'un ni l'autre.	En marchant sur la voie	Fatal	Mort accidentelle.
Sainte-Flavie	Alcide Michaud.	Employé	En attelant	Main écrasée	
Moncton	S. Lutz	do	do	do	
Murray's Crossing, près Truro	T. McCallum.	do	Heurté par le train au moment où il sauvait son enfant qui était sur la voie.	Fatal	Mort accidentelle.
	— McCallum (enfant).	Ni l'un ni l'autre.	Sur la voie	Blessé à la tête	
Wharf Branch, Dorchester.	A. W. Thomson.	Employé	Essaya de monter sur le chasse-pierre de la locom.	Blessé au pied	
Près de St-Alexandre.	Victor Délisle	do	Tomba d'un fourgon en mouvement.	Fatal	Mort accidentelle.
Près de Moncton	George Edgett	Ni l'un ni l'a.	En marchant sur la voie	do	Mort accidentelle.
Tête de ligne en eau prof. Halif'x	Jos. McDonald	Employé	En enregistrant des bagages, glissa et tomba.	Epaule démise	
Cold Brook	H. P. Brand	do	En attelant	Main écrasée	
Berry's Mills	E. Thompson	do	do	do	
Richmond	Henry Roach	do	Jeté hors d'un wagon par le choc de deux locomotives venant l'une sur l'autre.	Mal considérable	
Shubénacadie	John Downs	do	Le choc de wagons se heurtant en changeant de voie déplaça des madriers chargés sur l'un d'eux.	Jambe écrasée	

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,
MONCTON, N.-B., 28 septembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de trente-deux milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation dans la part qui revient à l'Etat, comparées à celles de l'an dernier :—

En 1892–93	$34,316 11
En 1891–92	33,508 85
	$ 807 27

Les dépenses d'entretien ont été moindres que celles de l'année dernière :—

En 1891–92	$19,514 37
En 1892–93	16,889 95
	$ 2,624 42

Les recettes et les dépenses se comparent comme suit :—

Recettes	$34,316 11
Dépenses	16,889 95
	$17,426 16

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits, et la voie et les constructions sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat

Mr COLLINGWOOD SCHREIBER, C. M. G.
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.
Ottawa, Ont.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt. Compte des recettes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893. Av.

Exercice précédent.	Frais.	Exercice terminé le 30 juin 1893.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
19,514 37	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 1.	16,889 95	12,187 76	Voyageurs	11,519 00
13,994 48	Solde	17,426 16	20,165 57	Marchandises	21,645 27
			1,155 52	Malles	1,151 84
33,508 85		34,316 11	33,508 85		34,316 11

Pour exact,
T. Williams,
Comptable-chef et trés., ch. de f. Int.

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. Windsor.

Moncton, N.-B., 30 juin 1893.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Relevé n° 1.

Entretien de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Montant.
$ cts.		$ cts.
11,284 50	Réparations à la voie	9,945 42
1,395 38	Rails et attaches	2,978 00
3,709 10	Traverses	4,050 85
456 13	Ponts	2,335 21
.....	Signaux	19 19
12 60	Cadenas d'aiguilles	3 60
124 53	Ponceaux et fosses-bestiaux	211 35
5 10	Quai à Windsor	203 31
241 90	Bâtiments et plates-formes	745 09
2 10	Wagonnets de tournée et wagonnets à bras	77 12
203 52	Chasse-neige et *flangers*	282 60
200 45	Outillage et réparations	165 70
690 23	Clôturage	715 65
1,111 49	Bureau du comptable et dépenses	1,112 86
77 34	Divers	.....
19,514 37		16,889 95

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. Windsor.

Pour exact,
T. Williams,
Comptable-chef, ch. de fer Int.

Moncton, N.-B., 30 juin 1893.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

1892.		$ cts.	1893.		$ cts.
30 juin...	Compte des vieux rails	4,200 00	30 juin...	Compte fédéral.....	7,917 65
	Compte des approvisionnements...	606 27			
	Ch. de fer Windsor et Annapolis...	3,111 38			
		7,917 65			7,917 65

Pour exact,
T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier, C. de fer I.

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1893.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ÉTAT MENSUEL des recettes—Un tiers.

Année.	Mois.	Voyageurs.	Malles.	Marchandises.	Totaux.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1892.....	Juillet....	1,242 78	96 91	1,603 25	2,942 94
"	Août	1,675 94	96 91	1,424 43	3,197 28
"	Septembre.....	1,644 73	96 90	2,785 11	4,526 74
"	Octobre.....	976 83	96 91	2,202 90	3,276 64
"	Novembre.....	834 75	96 90	2,364 48	3,296 13
"	Décembre	918 43	96 91	1,834 00	2,849 34
1893.....	Janvier....	537 50	94 45	1,511 97	2,143 92
"	Février	495 22	94 45	1,296 64	1,886 31
" ...	Mars.....	715 50	94 46	1,988 29	2,798 25
"	Avril.....	693 21	95 68	1,658 23	2,447 12
"	Mai.....	788 41	95 68	1,574 61	2,458 70
"	Juin	995 70	95 68	1,401 36	2,492 74
		11,519 00	1,151 84	21,645 27	34,316 11

Pour exact,
T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier, C. de fer I.

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1893.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, MONCTON, N.-B., 18 septembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur l'embranchement Windsor, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

VOIE.

La longueur de la voie est la même qu'elle était l'année dernière (32 milles). Sur trois milles et demi on a remplacé les vieux rails de fer par des rails d'acier de 56 livres à la verge. Les meilleurs parmi les vieux rails enlevés ont été choisis, coupés et percés où il fallait et employés aux renouvellements.

TRAVERSES.

On a renouvelé dans le cours de l'année 12,533 traverses ordinaires et trois groupes de traverses de croisement.

BALLASTAGE.

On a levé les traverses sur environ 10 milles de l'embranchement et posé 6,290 verges de ballast.

VOIES D'ÉVITEMENT.

La voie d'évitement à Grove-Siding a été prolongée de 300 pieds pour permettre aux trains de Windsor et d'Annapolis de se rencontrer à cet endroit.

CLÔTURE.

On a posé onze cents perches de clôture en fil métallique barbelé ou à treillis en remplacement de l'ancienne clôture, et où il n'y en avait pas encore. On a posé six barrières en fil métallique.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A Windsor-Junction on a lambrissé les murs de la salle d'attente générale et une partie du bureau. On a renouvelé une partie de la plate-forme, et fait les réparations nécessaires à la gare et au hangar aux marchandises.

On a renouvelé la plate-forme aux voyageurs et aux marchandises. On a visité et réparé la gare. On a renouvelé la couverture de la gare et du hangar aux marchandises en bardeaux de cèdre.

On a recouvert en bardeaux de cèdre la couverture de la gare et du hangar aux marchandises à Mount-Uniacke.

On a visité et réparé la gare et le hangar aux marchandises à Windsor. On a érigé un nouveau signal-sémaphore à la station.

DIVERS.

On a visité et rejointoyé au ciment six piles en pierre du pont de la rivière Jordan.

Une partie du terrassement à l'approche de l'est du pont de Sainte-Croix s'étant éboulée dans la rivière, un caisson de cèdre de 150 pieds de longueur et 8 pieds de largeur a été construit et rempli de ballast pour protéger le pied du terrassement et empêcher que pareil accident se renouvelle.

Les longuerines en pruche de cinq ponceaux ont été renouvelées en pin résineux du sud.

Cinq paires de poutres de fosses-bestiaux à des passages à niveau de la voie publique ont été renouvelées en cèdre.

On a renouvelé la boiserie d'un passage à niveau de la voie publique près de Newport et un autre à Hibbert's-Siding.

On a renouvelé quatre cents pieds linéaires de la voie (entre les rails et de chaque côté) sur la rue Water, à Windsor.

On a badigeonné toutes les baraques à outils, les approches des fosses-bestiaux et les parcs à bestiaux.

On a replanchéié le quai de Windsor avec des madriers de 4 pouces.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

A Mr D. POTTINGER,
Administrateur général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
MONCTON, N.-B., 28 septembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Je joins au présent rapport ceux du surintendant et du mécanicien-chef, ainsi que les états de comptes préparés par le comptable et auditeur.

Le compte du capital s'est accru de la somme de $484 dépensée sur l'embranchement de Cap-Traverse, ce qui porte le coût total du chemin et de l'équipement, au 30 juin 1893, à $3,750,565.38.

Les recettes brutes ont augmenté et les frais d'exploitation ont diminué. Le transport des voyageurs a rapporté un peu moins.

On a fait les réparations et les renouvellements nécessaires, et le chemin est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. POTTINGER,
Administrateur général des chemins de fer de l'Etat.

Mr COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Député du ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 14 septembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Je joins au présent le rapport du mécanicien-chef, et les états suivants préparés par le comptable et auditeur:—

N° 1.	Compte du capital.	
2.	Comptes des recettes.	
3.	Frais de traction	(Relevé n° 1.)
4.	Dépenses des wagons.	(do 2.)
5.	Entretien de la voie et des travaux d'art.	(do 3.)
6.	Dépenses des gares.	(do 4.)
7.	Frais généraux.	(do 5.)
8.	Compte général du menu matériel.	
9.	Bilan général.	
10.	Etat comparatif des moyennes.	

La longueur du chemin en exploitation durant l'exercice a été la même que l'année dernière, savoir, 210 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1892, à.....	$3,750,081 38
Il a été ajouté dans le cours de l'exercice:	
Pour l'embranchement sur Cap-Traverse.....	484 00
Total de la dépense à compte du capital, le 30 juin 1893.	$3,750,565 38

COMPTE DES RECETTES.

Comparaison des frais et emplois d'argent et des recettes pour l'exercice:

Frais et emplois d'argent	$226,422 17
Recettes	162,690 42
	$63,731 75

Comparaison des recettes des deux derniers exercices:—

En 1891–92	$157,442 69
En 1892–93	162,690 42
Augmentation	$5,257 73

Comparaison des recettes par mille de chemin de fer:

En 1891–92	$749 72
En 1892–93	774 72
Augmentation	$25 00

Comparaison des recettes du service des voyageurs :—

En 1891–92	$70,959 21
En 1892–93	67,445 41
Diminution	$ 3,513 80

Comparaison des recettes du service des marchandises :—

En 1891–92	$69,983 23
En 1892–93	76,347 51
Augmentation	$ 6,346 28

Comparaison des recettes du service des malles et d'autres sources :—

En 1891–92	$16,500 25
En 1892–93	18,897 50
Augmentation	$ 2,397 25

Comparaison du nombre des voyageurs transportés:—

En 1891–92	139,389
En 1892–93	132,111
Diminution	7,278

Comparaison du fardeau de marchandises transporté.

	Tonneaux.
En 1891–92	51,065
En 1892–93	56,718
Augmentation	5,653

Frais et emplois d'argent.

Comparaison des frais et emplois d'argent des deux derniers exercices :—

	Ordinaires.	Rails et attaches	Matériel roulant.	Total.
En 1891–92...	$252,970 37	$36,175 19	$560 82	$289,706 38
En 1892–93...	214,456 73	11,965 44	.....	226,422 17
Diminutions.	$ 38,513 64	$24,209 75	$560 82	$ 63,284 21

Comparaisons avec l'exercice précédent :—

Par mille parcouru par les locomotives—

	Centins.
En 1891–92	94·24
En 1892–93	78·07

Par mille parcouru par les trains—

En 1891–92	118·19
En 1892–93	98·35

Par mille de chemin de fer—

En 1891–92	31,379 55
En 1892–93	1,078 20

Comparaison du nombre de milles parcouru par les locomotives—

En 1891–92	307,421
En 1892–93	290,011
Diminution	17,410

Comparaison du nombre de milles parcouru par les trains—

En 1891–92	245,102
En 1892–93	230,207
Diminution	14,895

Comparaison du nombre de milles parcouru par les wagons—

En 1891–92	1,304,659
En 1892–93	1,236,769
Diminution	67,890

VOIE.

La longueur du chemin est la même que l'an dernier : 118 milles sont en rails de fer et 92 en rails d'acier.

Dans le cours de l'exercice 7 milles de rails en fer de 40 livres à la verge, ont été remplacés par des rails en acier de 50 livres la verge.

TRAVERSES.

On a renouvelé dans le cours de l'année 71,000 traverses ordinaires, les traverses de 36 aiguilles et 35 heurtoirs.

BALLASTAGE.

On a distribué sur la voie 3,960 verges cubes de ballast. On a acheté pour $200, un terrain d'emprunt d'un acre de superficie, près d'Alberton.

CLÔTURES.

On a construit pendant l'année 18⅓ milles de clôtures en fil barbelé et à treillis, pour remplacer d'anciennes clôtures brûlées ou tombées en ruines.

PARANEIGE.

On a renouvelé 3,500 pieds de clôtures paraneiges.

QUAIS.

A Charlottetown on a exhaussé le quai de 4 pieds à l'extrémité du large ; on l'a planchéié, on y a mis des défenses, et on a construit un débarcadère pour l'utilité du steamer *Stanley*.

A Summerside, on a en partie renouvelé le plancher du quai, et chargé celui-ci de 200 tonneaux de ballast.

A Charlottetown, on a reconstruit 1,060 pieds d'épaulement.

A St.-Peter, on a reconstruit 150 pieds d'épaulement.

PONTS ET PONCEAUX.

Les vieilles culées du pont de la rivière Huntley ont été démolies, les fondations creusées de 8 pieds plus profondes, et de nouvelles culées construites ; on a renouvelé deux sablières et trois longuerines.

Au pont de Northam deux culées de cèdre ont été construites, et la partie supérieure renouvelée.

A Mount-Stewart un chevalet a été construit sous le centre du pont, et celui-ci a subi les autres réparations nécessaires.

Au pont de Midgell, les poutres du tablier et les longuerines ont été renouvelées.

Au pont de Pine-Brook on a renouvelé les sablières.

Tous les autres ponts ont subi les réparations nécessaires.

On a reconstruit deux ponceaux en pierre.

On a reconstruit douze ponceaux en bois.

On a renouvelé les longuerines de dix ponceaux en bois.

On a reconstruit vingt-huit fosses-bestiaux.

On a renouvelé les longuerines de quatorze fosses-bestiaux.

BATIMENTS.

A Charlottetown le magasin sur le quai a été exhaussé de trois pieds ; on y a posé un nouveau plancher ; on a renouvelé la couverture en bardeaux, et peint l'extérieur. On a renouvelé la couverture en bardeaux d'un côté du toit de l'atelier des machines. On a renouvelé le bardeau d'une partie du toit de la remise aux locomotives.

A Summerside on a renouvelé un côté du toit du magasin sur le quai. On a reconstruit le fondement du hangar à charbon à l'extrémité est.

A O'Leary on a renouvelé la clôture en bardeau du hangar à charbon.

A Tignish on a agrandi un peu le hangar à charbon et construit un plan incliné pour le service des locomotives.

A Selkirk on a reconstruit la gare et la plate-forme de la station à signaux, toutes deux ayant été brûlées l'année dernière.

A Emerald on a agrandi la plate-forme de 150 pieds.

A Morell on a reconstruit la plate-forme.

A Bedford on a exhaussé la gare, renouvelé les longuerines et reconstruit la plate-forme.

Les autres bâtiments ont subi les réparations nécessaires.

SÉMAPHORES.

On a érigé à Alberton un nouveau sémaphore s'étendant à 1,650 pieds de l'extrémité ouest de l'aiguille de branchement.

MENU MATÉRIEL.

On a acheté dans le cours de l'exercice pour $84,331 de menu matériel.

Valeur des existences au 30 juin 1893 :—

Menu matériel en général	$52,845 14
Combustible	4,560 44
Rails et attaches	30,509 03
Vieux matériaux en état de service	4,385 90
	$92,400 51

Conformément à la pratique des années précédentes, la plus grande partie du menu matériel a été achetée à l'entreprise après soumissions.

Je joins au présent rapport une liste des accidents qui sont survenus sur le chemin de fer dans le cours de l'exercice.

Je suis heureux de dire que la voie, les bâtiments et le matériel roulant sont dans un bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. UNSWORTH,
Surintendant.

Mr D. POTTINGER,
Administrateur général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt. Compte du capital. Av.

		$ cts.			$ cts.
1892. 30 juin..	Coût du chemin et équipement jusqu'à cette date...	3,750,081 38	1893. 30 juin..	Reçu du gouvernem. fédéral.	3,750,081 38
1893. 30 juin..	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1893, embranchement du Cap-Traverse....	484 00	1893. 30 juin..	do do ..	484 00
		3,750,565 38			3,750,565 38

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1893.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt. Compte du revenu pour l'exercice terminé le 30 juin 1893. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1893.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
66,772 79	Frais de traction, relevé n° 1...	59,195 34	70,959 21	Voyageurs..	67,445 41
35,204 87	Dépenses des wagons, relevé n° 2.....	34,821 96	69,983 23	Marchandises.....	76,347 51
147,461 53	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 3.	97,085 28	16,500 25	Malles et divers.....	18,897 50
28,370 27	Dépenses des gares, relevé n° 4.	25,566 43	157,442 69	.....Total des recettes..	162,690 42
11,896 92	Frais généraux, relevé n° 5....	9,753 16	132,263 69	.....Solde.....	63,731 75
289,706 38	..... Totaux.	226,422 17	289,706 38	. . .Totaux.....	226,422 17

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1893.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts.
1,414 05	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages	1,124 50
16,383 50	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	14,813 48
15,303 77	Combustible	14,403 31
2,735 05	Huile, suif, chiffons et menus articles	2,665 68
28,237 17	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives	24,089 79
718 35	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	675 52
1,980 90	Divers	1,423 06
66,772 79	Totaux	59,195 34

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1893.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES VOITURES ET WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts.
9,129 84	Réparations aux voitures à voyageurs	8,941 16
1,507 95	do wagons-poste et à bagage	1,544 77
6,089 83	do wagons à marchandises et fourgons	7,196 81
14,140 82	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	12,876 29
558 27	Huile et chiffons pour garniture	877 32
2,979 37	Menus articles et combustible	2,603 33
798 79	Divers	782 28
35,204 87	Totaux	34,821 96

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1893.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts.
369 96	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyages.....	369 96
42,844 87	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores.....	35,145 28
39,570 55	Rails, coussinets et carvelles.....	14,868 76
26,383 12	Traverses.....	22,679 85
22,880 32	Bois de constr. et de service pour réparat. aux ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc.	11,059 82
2,635 81	Réparations aux quais.....	2,949 16
7,758 87	do bâtiments et aux plates-formes.....	6,696 91
4,067 36	do chasse-neige, *flangers* et outils.....	2,033 89
950 67	Enlèvement de la glace et de la neige.....	1,281 65
147,461 53	..... Totaux.....	97,085 28

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1893.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts.
20,075 83	Appointements et gages des chefs de gare, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	18,658 96
8,294 44	Combustible, huile, éclairage, papeterie et autres dépenses imprévues.....	6,907 47
.....	Divers.....	.....
28,370 27	.....Totaux.....	25,566 43

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1893.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Frais généraux—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1893.
$ cts.		$ cts.
4,115 04	Appointements du surintendant, du chef des trains et des commis, frais de bureau et de voyages	3,943 44
5,441 17	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages	4,454 60
817 32	Annonces	685 67
171 97	Indemnités (personnes, animaux et marchandises)	128 66
390 23	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	378 13
961 19	Divers	162 66
11,896 92	Totaux	9,753 16

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1893.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Compte du matériel, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

1892.	Dr.	$ cts.	$ cts.
30 juin...	Report		98,358 49
1893.			
30 juin...	Achats durant l'exercice (rails compris)	84,331 00	
	Frais d'autres services	7,074 55	
	Bordereaux de paie	2,452 33	
			93,857 88
1893.	Av.		192,216 37
30 juin...	Distributions durant l'année		99,815 86
	Solde: Matériel ordinaire $52,845 14; Combustible 4,560 44; Rails et attaches disponibles 30,609 03; Vieux matériel pouvant servir 4,385 90		92,400 51

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1893.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

	$ cts.		$ cts.
Matériel en général	92,400 51	Compte fédéral	103,635 69
Caisse	14,666 70	Assurance contre les accidents	5,112 52
Stations	718 34		
Ministère de la milice	48 40		
Cie de télégraphe Anglo-Américaine	46 43		
Juge Weatherbee	30 00		
Sidney Grey	25 00		
Prolong. de ch. de fer, Charlottetown	812 83		
Total	108,748 21	Total	108,748 21

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1893.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Détails.	1893.	1892.
Longueur de la ligne en exploitation	210	210
Milles parcourus par les locomotives	290,011	307,421
do do trains	230,207	245,102
do do wagons	1,236,769	1,304,659
Recettes par mille parcouru par les locomotives ..Cts.	56·09	51·21
do de voie ..$	774·72	749·72
Recettes provenant des voyageurs, pour 100 des recettes brutes	41·45	45·07
do des marchandises do	46·93	44·45
do d'autres sources do	11·62	10·48
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	5·11	5·33
Combustible	4·96	4·98
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	0·92	0·89
Réparations aux locomotives	8·31	9·19
Eau et réparations aux réservoirs	0·27	0·23
Divers	0·45	0·64
	20·02	21·26
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau	0·39	0·46
Total ....Cts.	20·41	21·72
Traction, par mille parcouru par les locomotives	20·41	21·72
Dépenses des wagons, par mille parcouru par les locomotives	12.01	11·45
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives	33·48	47·97
Dépenses des stations, par mille parcouru par les locomotives	8·81	9·23
Frais généraux do do	3·36	3·87
Total, par mille parcouru par les locomotives ....Cts.	78·07	94·24
Traction, par mille parcouru par les trains	25·71	27·24
Dépenses des wagons do	15·12	14·36
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives.	42·17	60·16
Dépenses des stations, par mille parcouru par les locomotives	11·11	11·58
Frais généraux do	4·24	4·85
Total, train par mille ....Cts.	98·35	118·19
Frais d'exploitation par mille de la voie ....$	1,078·20	1,379·55

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1893.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locom.	Lieu de l'accident.	Nom de la victime.	Voyageur ou employé.	Détails. de l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1893. 17 juin.	11·50 du matin.	Spécial.	Equipe...	T. K. Stanley.	R. Dongan..	4	North-Wiltshire.	H. Manley...	Employé..	Main écrasée en attelant.	Amputation du pouce à la première jointure.	

BUREAU DE L'INSPECTEUR DE LA DIVISION MÉCANIQUE,
CHARLOTTETOWN, I.P-E., 30 août 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les états suivants montrant les opérations de la division mécanique du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice clos le 30 juin 1893, savoir:—

A.—Etat mensuel des frais de traction.

B.—Etat du service et de la consommation des locomotives.

C.—Etat mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives, wagons, chasse-neige et flangers.

E.—Etat comparatif des dépenses de la division mécanique pour les exercices 1891-92 et 1892-93.

Pendant l'année il a été acheté 6 jeux de tubes, 1 plaque de gorge, 2 boîtes à feu, 2 boîtes à fumée, 8 bandages, 2 cadres et trains de tender, 1 té avec coulisseaux.

J'ai le plaisir de pouvoir dire que le matériel roulant n'a rien perdu de sa valeur pendant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. UNSWORTH,
Inspecteur et mécanicien-chef.

Mr D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

A.—RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour				
		Gages des mécaniciens.	Combustible	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1892—Juillet	30,212	1,397 75	1,401 48	243 08	2,315 95	55 29
Août	31,045	1,424 55	1,417 66	260 69	2,248 83	15 46
Septembre	28,560	1,318 43	1,434 96	250 29	2,468 46	13 74
Octobre	30,313	1,348 10	1,579 10	313 89	2,305 60	90 64
Novembre	25,908	1,230 42	1,310 43	256 12	1,614 26	3 40
Décembre	20,651	1,172 85	1,156 00	213 59	1,659 06	181 69
1893—Janvier	18,443	1,151 82	1,015 11	178 27	1,723 67	36 57
Février	18,532	1,062 00	1,121 94	177 38	1,855 63	4 90
Mars	20,717	1,166 51	1,105 01	176 47	1,938 65	7 35
Avril	16,400	1,084 66	834 47	126 33	1,760 73	2 20
Mai	21,968	1,204 52	1,052 82	205 08	2,293 45	63 86
Juin	27,262	1,251 87	974 33	264 49	1,905 50	200 42
Totaux	290,011	14,813 48	14,403 31	2,665 68	24,089 79	675 52

DU PRINCE-ÉDOUARD.

MÉCANIQUE.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

		Coût moyen par mille parcouru.						
Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
$ cts.	$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
218 22	5,631 77	4·63	4·64	0·80	7·66	0·19	0·72	18·64
191 27	5,558 46	4·59	4·57	0·84	7·24	0·05	0·61	17·90
162 23	5,648 11	4·61	5·03	0·88	8·64	0·04	0·57	19·77
284 58	5,921 91	4·45	5·21	1·03	7·60	0·30	0·94	19·53
182 54	4,597 17	4·75	5·05	0·99	6·23	0·02	0·70	17·74
244 46	4,627 65	5·68	5·59	1·03	8·03	0·88	1·19	22·40
317 55	4,422 99	6·24	5·50	0·97	9·34	0·20	1·73	23·98
182 19	4,404 04	5·73	6·05	0·96	10·01	0·03	0·98	23·76
273 16	4,667 15	5·63	5·33	0·85	9·36	0·04	1·32	22·53
167 50	3,975 89	6·62	5·08	0·77	10·73	0·02	1·02	24·24
144 25	4,963 98	5·47	4·79	0·94	10·44	0·30	0·65	22·59
179 61	4,776 22	4·59	3·57	0·97	6·99	0·73	0.66	17·51
2,547 56	59,195 34	5·11	4·96	0·92	8·31	0·27	0·84	20·41

J. UNSWORTH,
Inspecteur et mécanicien-chef.

10—8½

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	Léges.	Pour les garages.	Total.
1892—Juillet	3,442	12,449	12,565	.....	.....	25,023	41	5,148	30,212
Août	3,632	13,136	12,235	.....	.....	25,371	170	5,504	31,045
Septembre	3,502	11,535	11,531	1,176	367	24,609	151	5,181	29,941
Octobre	3,606	10,554	13,870	1,043	128	25,595	38	5,863	31,496
Novembre	3,256	5,922	14,422	.....	.....	20,344	40	5,524	25,908
Décembre	2,975	3,828	11,939	106	44	15,917	63	4,792	20,772
1893—Janvier	2,590	2,264	11,184	.....	462	13,910	214	4,319	18,443
Février	2,603	2,703	10,074	.....	1,631	14,408	89	4,035	18,532
Mars	2,953	2,468	12,841	1,429	545	17,283	108	4,895	22,286
Avril	2,343	1,356	10,838	98	64	12,356	74	4,088	16,518
Mai	2,838	4,841	12,355	249	108	17,553	84	4,610	22,247
Juin	3,227	10,774	11,165	1,714	.....	23,653	150	5,440	29,243
Totaux	36,967	81,830	145,019	5,815	3,358	236,022	1,222	59,399	296,643

DU PRINCE-ÉDOUARD.

MÉCANIQUE.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Parcours total.		Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure, sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotive.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
129,235	.....	5·16	8·77	4·28	11,961	2,573	11	583	39·59	8·51	·03	1·93
120,085	.....	4·73	8·55	3·87	12,486	2,603	....	626	40.22	8·38	.....	2·01
121,039	..... .	4·99	8·55	4·04	12,979	2,662	8	689	43·34	8·89	·02	2·30
143,504	..... .	5·63	8·73	4 55	14,230	2,820	119	590	45·18	8·95	·38	1·24
124,317	... ...	6·11	7·96	4·79	13,089	2,173	102	504	50 52	8·39	·39	1·94
86,971	.....	5·47	6·98	4·18	10,046	1,956	97	419	48·36	9·41	·46	2 01
74,591	3,160	5·54	7·12	4·04	8,641	1,752	92	409	46·85	9·49	.49	2·22
68,354	5,478	5·34	7·12	3·69	10,244	1,726	121	373	55·28	9·32	·65	2·01
105,818	902	6·32	7·54	4·74	11,051	1,812	123	410	49·58	8·13	·55	1·84
74,877	... .	6·09	7·05	4·53	7,577	1,096	71	359	45·87	6·63	·43	2·17
105,909	.....	6·07	7·84	4.76	9,794	1,901	157	459	44·02	8·54	·70	2·06
123,314	.....	5·21	9·06	4·22	10,143	2,736	223	566	34·68	9·36	·76	1·93
1,278,014	9,540	5·50	8·02	4·30	132,241	25,810	1,124	5,987	44·58	8.70	·38	2·01

J. UNSWORTH,
Inspecteur et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Division mécanique.

C.—Relevé mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Mois.	Voitures de 1re classe.	De seconde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons plates-formes.	Total.
1892—Juillet	31,944	26,705	20,127	37,417	13,042	129,235
Août	29,744	26,305	19,876	33,280	10,880	120,085
Septembre	30,408	22,905	20,177	36,424	11,125	121,039
Octobre	22,100	24,769	21,868	54,332	20,435	143,504
Novembre	16,604	18,964	17,914	57,648	13,187	124,317
Décembre	15,672	15,975	14,401	34,741	6,182	86,971
1893—Janvier	13,082	13,579	11,319	25,564	11,047	74,591
Février	12,132	12,591	10,552	18,260	14,819	68,354
Mars	13,890	14,587	12,585	38,094	26,662	105,818
Avril	12,501	12,204	10,482	32,871	6,819	74,877
Mai	16,521	16,132	16,614	47,121	9,521	105,909
Juin	21,619	19,134	23,912	35,607	23,042	123,314
Totaux	236,217	223,850	199,827	451,359	166,761	1,278,014
Moins—Ballastage	.....	.....	6,581	7,858	26,806	41,245
Balance	236,217	223,850	193,246	443,501	139,955	1,236,769

J. UNSWORTH,
Inspecteur et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Division mécanique.

D.—État indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1893.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.								Chasse-neige.	Flangers.	Total.
		1re classe.	2e classe.	Poste et fumoirs.	Fermés et à bestiaux.	Plates-formes.	Fourgons.	Wagon du payeur.	Total.			
Disponibles le 30 juin 1892, prop. au serv.	21	17	16	3	175	123	3	1	338	8	7	15
do do condamnés...	....	....	....	....	....	2	....	....	2	....	....	....
Total du matériel, 30 juin 1892.....	21	17	16	3	175	125	3	1	340	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1892.....	....	....	....	....	....	2	....	....	2	....	....	....
do durant l'exercice.....	....	....	1	....	....	3	....	....	4	....	....	....
	....	....	1	....	....	5	....	....	6	....	....	....
Moins—Reconstruits.....	....	....	....	....	....	2	....	....	2	....	....	....
	....	....	1	....	....	3	....	....	4	....	....	....
Ajoutez—Prop. au serv. et en rép.	21	17	15	3	175	122	3	1	336	8	7	15
Total du matériel le 30 juin 1893...	21	17	16	3	175	125	3	1	340	8	7	15

J. UNSWORTH,
Inspecteur et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Division mécanique.

E.—État comparatif des dépenses de la division mécanique pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

—	1893.	1892.
Milles parcourus par les convois	230,207	245,102
do locomotives	290,011	307,421
do wagons	1,236,769	1,304,659
do chasse-neige	9,540	7,355
	$ cts.	$ cts.
Frais de traction	59,195 34	66,772 79
Coût des réparations aux wagons	17,682 74	16,727 62
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage	877 32	558 27
do des réparations aux voitures à voyageurs	8,941 16	9,129 84
do do wagons-poste et wagons-fumoirs	1,544 77	1,507 95
do do wagons à marchandises et fourgons	7,196 81	6,089 83
Frais de traction, par 100 milles parcourus par les convois	25 71	27 24
do do do locomotives	20 41	21 72
do do do wagons	4 78	5 11
Coût des réparat. aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois	7 68	6 82
do do do locomotives	6 09	5 44
do do do wagons	1 43	1 28
Coût de la m.-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois	0 38	0 22
do do do do locomotives	0 30	0 18
do do do do wagons	0 07	0 04
Réparations aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	3 88	3 72
do wagons-poste et wagons-fumoirs	0 67	0 61
do wagons à marchandises es fourgons	3 12	2 48

J. UNSWORTH,
Inspecteur et mécanicien-chef.

ANNEXE N° 6.

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

SAINTE-CATHERINE, 3 octobre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport des progrès qu'a faits la construction du canal du Sault Sainte-Marie pendant l'exercice clos le 30 juin 1893.

SECTION N° 1.

Sur cette section, qui s'étend depuis la ligne navigable de la rivière Sainte-Marie jusqu'au pied de l'île du même nom, soit sur une distance de 5,300 pieds, avec une largeur de 250 pieds au plafond et une profondeur d'eau de 18 pieds, la fouille et le sautage sous l'eau ont été poussés aussi loin à l'ouest que peut le permettre la portion de terre conservée à titre de barrage, à l'extrémitée inférieure de la cuvette d'écluse sur la section contiguë.

A l'intérieur, ou à l'ouest, du barrage on a continué à creuser à sec, de temps à autre, pour pouvoir construire, cette saison, une partie des jetées d'entrée.

La partie de la jetée d'entrée nord, en dehors du barrage, a été achevée.

Le but est de réduire la quantité des matières qui forment le barrage en question autant qu'il est possible de le faire sans danger, afin qu'après avoir achevé l'ouvrage au-dessous du plan d'eau sur la section contiguë on puisse promptement couper dans ce barrage un chenal qui sera achevé après l'ouverture de la navigation.

Les quantités suivantes représentent la somme d'ouvrage faite au 30 juin 1893:—

Déblai, dragage et approfondissement du chenal	v. c.	149,167
Bois de charpente—parois et bouts des encoffrements.	pds. l.	50,197
Bois de charpente—entretoises, longerons et planchers de lestage	do	49,600
Moises	do	3,834
Blocs sous la tête des entretoises	nombre.	2,274
Fer forgé—boulons	lbs.	33,919
Pin, dans la superstructure	pds c.	10,319
Entretoises "	pds l.	14,654
Blocs "	nombre.	1,135
Longrines pour le plancher de dessus	pds l.	3,900
Madrier de pin de 3 pds	pds. M.P.	54,222
Pièces de couronnement	pds. l.	2,319
Poteaux d'amarrage	nombre.	16
Blocage	v. c.	13,077
Carvelles pressées	lbs.	2,361

Cette section n° 1 a été adjugée à MM. Hugh Ryan et Cie.

SECTION N° 2.

La section n° 2, qui s'étend sur une distance de 3,500 pieds vers l'ouest, du pied à la tête de l'île Sainte-Marie, a aussi été adjugée à MM. Hugh Ryan et Cie, dont l'entreprise ici comprend le creusement de la cuvette de l'écluse et du lit du canal, la construction des bajoyers et des murs de la porte auxiliaire, ainsi que la construction de murs latéraux, de chemins de halage, etc.

L'écluse, telle qu'on la construit actuellement, a une longueur de sas de 900 pieds entre les chardonnets, 60 pieds de largeur d'un bout à l'autre, et 20 pieds 3 pouces d'eau sur les buscs à l'extrême étiage en aval des rapides, ce qui est la même profondeur que sur les buscs de la nouvelle écluse américaine maintenant en construction.

Vû le surcroît d'ouvrage entraîné par les changements en dernier lieu mentionnés, le délai dans lequel MM. Hugh Ryan et Cie devaient finir leur entreprise a été prorogé jusqu'au 30 juin 1894.

La première pierre dans la construction de l'écluse fut posée le 15 septembre 1892, et la construction se continua jusqu'au 12 novembre, époque à laquelle la rigueur du temps fît suspendre les travaux. Il y avait alors 7,707 verges cubes de maçonnerie de faites.

Les entrepreneurs se mirent immédiatement en frais de se procurer un surcroît d'outillage pour pousser les travaux en toute diligence dès qu'ils pourraient être repris.

Ils prirent aussi des mesures pour avoir et délivrer sur les lieux les grandes quantités de pierre, de bois de construction, de fer, de ciment, etc., voulues pour l'écluse, pour le revêtement de bois, pour les parois du lit du canal, et pour les aqueducs de remplissage et de mise à sec dans le plafond de l'écluse (pour la construction desquels il a fallu faire des arrangements avec MM. Hugh Ryan et Cie).

Le 20 avril 1893 les entrepreneurs reprirent les travaux de construction, qu'ils poussèrent vigoureusement, ainsi qu'on peut le voir par les quantités suivantes, allant jusqu'au 30 juin 1893 :—

Abattage, déboisement et essartement	acres.	30
Déblai de terre—tranchées latérales	v. c.	2,507
" roche "	"	74
" terre—lit du canal	"	68,082
" roche "	"	59,200
" " supplém.—pour baisser le lit	"	9,139
" " " "	"	1,472
" terre—cuvette de l'écluse	"	37,081
" supplém.—sas de l'écluse, 100 pds large	"	2,946
" " " "	"	425
" roche—cuvette de l'écluse	"	80,586
" supplém.—côté de cuvette d'écluse	"	8,705
" " fond "	"	14,622
" " tranchées des aqueducs	"	13,343
" " allongement de cuvette d'écluse.	"	24,270
" " tranchées d'aqueducs	"	8,924
Béton au ciment de Portland dans le plafond de l'écluse.	"	3,923
Quantité additionnelle de béton	"	6,123
Forage de trous dans la roche pour boulons d'ancrage.	pds l.	779
Maçonnerie des bajoyers, 600 pieds	v. c.	17,164
" 650 pieds	"	4,308
" 900 pieds	"	7,320

Matériaux délivrés.

Pierre de la carrière d'Anderson (à parement dressé).	v. c.	628
" " (à l'état brut)	"	1,164
Pierre brute de la carrière d'Anderson, dressé au Sault Sainte-Marie	"	5,962
Pierre de la carrière Manitouline (à l'état brut)	"	5,129
Sable	"	712
Ciment de Portland	barils.	9,896
Ciment naturel canadien	"	2,359
Fer pour boulons d'ancrage dans aqueducs	lbs.	591,206
Fer pour ancres de portes	"	49,330
Pin pour plates-formes de buscs et aqueducs	pds c.	13,546
Madrier " "	pds M.P.	109,619
Chêne " "	p. c.	2,739
Bois de charpente pour revêtement du lit	p. l.	52,567

SECTION N° 3.

Cette section s'étend de 9,300 pieds vers l'ouest, depuis la tête de l'île Sainte-Marie, à travers des hauts fonds, jusqu'au point où la ligne navigable de la rivière, en amont des rapides, est de nouveau atteinte à une hauteur de 18 pieds au-dessus de la surface de l'eau sur la section n° 1. Elle a été entreprise par MM. Allan et Fleming et comprend le creusage du chenal, qui a 250 pieds de largeur, au niveau de 18 pieds plus bas que l'étiage minimum de la rivière en amont des rapides, ainsi que la construction d'une balise et de jetées d'entrée.

La balise est finie, et les jetées d'entrée ont été poussées jusqu'au point où la construction pourra en être achevée après l'introduction de l'eau dans le canal.

Exception faite de quelque nettoyage, le dragage a été achevé jusqu'où il peut aller, en attendant que les portes d'écluse soient en place, alors qu'il sera dragué un chenal à travers la portion de terre formant actuellement le barrage à l'extrémité supérieure de la section n° 2 ; puis le dragage sera complété et les jetées finies en temps voulu.

Les quantités suivantes représentent la somme d'ouvrage faite au 30 juin 1893, savoir :—

Dragage et approfondissement du chenal	v. c.	228,744
Bois de charpente—parois et bouts des encoffrements	p. l.	38,313
" entretoises, planchers de lestage	"	36,862
Moises	"	3,574
Blocs sous les têtes des entretoises	nomb.	1,968
Fer forgé—boulons	lbs.	26,254
Pin de 12″ × 12″—superstructure	p. c.	9,755
do 10″ × 11″—entretoises	p. l.	12,448
Blocs sous les têtes des entretoises	nomb.	1,012
Longerons de 7″ × 10″ pour le plancher de dessus	p. l.	2,575
Madrier de pin de 3 pouces "	p. M. P.	29,950
Pièces de couronnement, 10″ × 6″	p. l.	609
Poteaux d'amarrage	nomb.	5
Blocage	v. c.	10,025
Carvelles pressées	lbs.	758
Orme franc—parois de la balise	p. c.	6,959
Entretoises en sautoir "	p. l.	10,835
Blocs sous les têtes des entretoises	nomb.	426
Madrier de pin en moises	p. l.	448
" orme "	"	192
Blocage	v. c.	2,055
Revêtement, 5″ d'épaisseur	p. M. P.	16,972
Couronnement de 3″ d'épaisseur—balise	p. M. P.	3,885
Jambes de force, etc. "	"	2,914
Fer en boulons "	lbs.	15,170
Fer en boulons taraudés, etc. "	lbs.	885
Fer en liens	lbs.	5,984
Carvelles pressées	lbs.	269

Depuis la fin de l'exercice financier, il a été fait peu de déblai sur les sections n°s 1 et 3, la nature de l'entreprise, ainsi que déjà dit, ne permettant pas d'aller vite sur ces sections.

Sur la section n° 2 les bajoyers d'écluse ont été rapidement construits et sont aujourd'hui rendus à leur pleine hauteur ; les aqueducs dans le plafond de l'écluse sont en voie de construction, et les portes de cette dernière ont été données à l'entreprise. Adjudication a aussi été faite du tuyau d'alimention destiné à fournir l'eau à la station de force motrice sur le côté nord de l'écluse.

L'entreprise du pont tournant au moyen duquel le chemin de fer Pacifique transcanadien devra franchir le canal du Sault Sainte-Marie a été adjugée, et il n'y a pas de doute que ce pont sera fini dans le temps voulu.

Il reste encore beaucoup à faire en ce qui concerne la fouille du lit du canal, les murs latéraux et le revêtement, mais l'énergie déployée par les entrepreneurs fait à bon droit espérer qu'ils seront à la hauteur de cette tâche d'achever l'entreprise vers le 30 juin 1894.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON, M. Inst. I. C.

Ingénieur inspecteur.

M. Collingwood Schreiber,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE N° 7.

CANAL DE SOULANGES.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
COTEAU-LANDING, P.Q., 4 octobre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant :—

Tous les travaux se rapportant à ce canal et compris dans les contrats pour les sections n°s 1 à 13, ont été donnés à l'entreprise par adjudication ; ils embrassent tous les déblais, la maçonnerie des écluses, déversoirs, ponts et tunnels, jetées d'entrée, etc.

Voici la liste des entrepreneurs avec les dates de leurs contrats respectifs :

Section n°s 1 et 2	—Archibald Stewart	24 septembre	1892
do 3	—J. et M. O'Leary	27 mars	1893
do 4, 5, 6, et 7	—George Goodwin	9 mai	1893
do 8	—Charles H. Raynor	29 décembre	1892
do 9	—Randolph Macdonald	30 janvier	1893
do 10	—Rogers et Taylor	24 décembre	1892
do 11	—George Goodwin	11 mai	1892
do 12	—Denis O'Brien et fils	8 avril	1892
Réadju. de la sec. n° 12	—George Goodwin	9 mai	1893
Section n° 13	—Randolph Macdonald	24 septembre	1892

La valeur totale des travaux donnés à l'entreprise, aux prix convenus, est d'environ $3,500,000. Cela ne comprend pas le coût des superstructures de ponts, des portes d'écluses et de leurs mécanismes, des pertuis, du ciment, ni de la station de force motrice avec l'appareil électrique pour mettre le canal en opération.

Le compte des terrains et des dommages-intérêts s'élèvera à une forte somme ; l'évaluation approximative que j'en ai faite dans mon rapport du 15 juin 1889 (publié) sera probablement dépassée.

Ainsi que représenté dans de précédents rapports, le tracé de ce canal entre le lac Saint-François et la Pointe des Cascades—distance de 14 milles—passe dans presque toute sa longueur, par un pays plat où l'art de l'ingénieur ne rencontre pas de difficultés. Il y a trois cours d'eau à traverser : la rivière à Delisle, la rivière Rouge et la rivière à la Graisse. Le premier de ces cours d'eau est long d'environ 45 milles et arrose une étendue de pays de plus de 180 milles en superficie ; le deuxième, bien que pas très long, est sujet à de fortes crues le printemps ; le troisième ne s'avance qu'à une couple de milles à l'intérieur, où il se réduit à un simple fossé, mais son débit est néanmoins très considérable à certaines époques de l'année. On fera passer tous ces cours d'eau sous le canal par des tunnels formés d'une ou plusieurs rangées de tubes en fonte, d'un diamètre de 10 pieds, couchés dans du béton, vu que c'est le moyen le plus économique et le plus efficace qu'on pouvait prendre pour cela.

Les tubes du tunnel de la rivière Rouge sont tous rendus sur les lieux ; ceux de la rivière à la Graisse sont en cours de livraison, mais, pour plusieurs raisons, le tunnel de la rivière à Delisle n'a pas encore été commencé, bien que le cahier des charges demande que les tuyaux en soient délivrés pendant la saison de 1892.

La nature des matières sur lesquelles on est jusqu'ici tombé dans les fouilles correspond généralement à celle que faisait prévoir les coupes en travers ; ces matières consistent en une couche superficielle de terre brune, dont l'épaisseur varie et qui recouvre une couche d'argile bleue molle, de grande épaisseur en certains endroits. A l'ouest de la rivière à Delisle ce diluvium est fortement entremêlé de cailloux, dont quelques-uns atteignent de grandes dimensions ; mais à l'est de ce point les cailloux disparaissent presque entièrement.

La roche se montre au-dessus du plan de niveau du canal à la Pointe des Cascades, où commence le grès de Postdam, mais il ne s'en trouve à l'ouest qu'en arrivant à la rivière à Delisle, où le canal de détournement de ce cours d'eau et une partie du lit de canal contigu passeront dans de la roche qu'on dit être la "calcifère." On tirera probablement de là de la bonne pierre à bâtir. Entre la Delisle et la tête du canal, il y aura à déblayer environ 170,000 verges cubes de roche, mais la plus grande partie de cette énorme quantité de pierre servira à faire un revêtement aux parois du canal jusqu'au plan d'eau ou à peu près, ainsi qu'à faire du béton pour les différentes constructions, du macadam pour les routes, etc. A ce sujet, il peut être bon de dire que si on laisse l'eau du lac Saint-François entrer librement dans le bief culminant du canal sans lui opposer une porte auxiliaire, il faudra augmenter la hauteur de ce revêtement de défense. La variation du niveau normal du lac est d'environ 4 pieds et couvre de longues périodes, mais les crues soudaines occasionnées par les coups de vent de l'ouest produiront des courants dans le canal, et auront probablement pour effet d'envoyer l'eau à une hauteur qu'il n'y a pas moyen de déterminer exactement maintenant.

On voit donc que les matières à être extraites du lit du canal sont telles qu'avec les précautions ordinaires on en pourra sûrement faire des levées étanches, et la grande surabondance des déblais permettra de donner, en largeur, à ces levées des dimensions telles qu'il soit presque impossible de voir des ruptures s'y produire à l'avenir. Le surcroît de largeur, du côté nord, fournit le moyen de former, entre les points termini, ainsi que projeté, une ligne continue de chemin qui profitera à la circulation publique. De plus, la sécurité de la navigation se trouve encore assurée par le fait que le canal passe dans l'intérieur, évitant ainsi le bord de l'eau, tout le long duquel il se produit fréquemment des éboulements très considérables entre Coteau-du-Lac et la Pointe des Cascades. Grâce à l'adoption de ce tracé la ligne se trouve être, pour toutes fins de navigation, pratiquement droite, puisque sur le parcours entiers de 14 milles il n'y a que deux courbes, et toutes deux d'un très grand rayon.

Il a été pris une ample largeur de terre d'un bout à l'autre du canal, et la valeur attachée à la quantité acquise semble être hors de proportion avec les dommages-intérêts payés pour passer à travers les différentes fermes.

Les principaux sujets d'intérêt qui se rapportent au canal sont ses travaux d'entrée, surtout à l'extrémité est, où une ascension de 70 pieds est effectuée dans environ trois quarts de mille, au moyen de quatre écluses de 17½ pieds de chute chacune. (L'ascension totale du canal est de 82½ pieds.) Il y a ici à enlever une masse de roche et de terre de plus d'un demi-million de verges cubes, principalement pour triompher de la rampe escarpée qui forme la rive droite de l'Outaouais près de son point de jonction avec le Saint-Laurent; sur un point donné la tranchée a plus de 40 pieds de profondeur. Du lac Saint-Louis on arrive par un chenal large et facilement navigable, qui a au moins 15 pieds d'eau à l'extrême étiage, jusqu'à 600 pieds de la ligne de bord à l'entrée. La jetée sud aura environ 1,200 pieds de longueur et la jetée nord 400. La maçonnerie de toutes sortes, sur les sections 1 et 2, s'élèvera à près de 100,000 verges cubes.

A l'extrémité ouest du canal, l'entrée par le lac Saint-François, à la Pointe Macdonald, est formée de deux rangées de jetées allant jusqu'en eau profonde. Une partie des matières provenant de la fouille de l'extrémité supérieure de la section n° 13 se charrie en arrière de l'emplacement de ces jetées, et formera, du côté sud, un môle de terre d'une superficie de plus de quatre acres; mais la plus grande partie en est transportée de l'autre côté du lac, à la baie de la Faim (*Hungry Bay*), distance d'environ 2¼ milles, et déposée là en dehors de la ligne navigable. Quant à l'abord par l'ouest on le rendra sûr et facile aux navires tirant 14 pieds d'eau en faisant disparaître un haut-fond avancé, dont les matières serviront à lester les encoffrements. Cette entrée formera un bassin d'eau morte d'étendue considérable se trouvant dans la direction générale de la passe du côté nord du lac où il y a le plus d'eau. A quelque distance en dedans de la ligne du bord de l'eau le grand chemin entre Coteau-Landing et les Cascades traversera le canal. Il faudra aussi le faire franchir au chemin de fer Canada Atlantique, et pour cela il y aura à construire un pont-levis

convenable. La maçonnerie de ces ponts sera combinée avec celle des portes auxiliaires et du déversoir d'alimentation devant être placés à l'ouest du chemin de fer.

Il y aura en tout 8 ponts sur le canal.

Toutes les écluses et les déversoirs seront munis de pertuis construits en acier sur le modèle breveté de Stoney.

Dans la maçonnerie est aussi ménagée la place pour mettre des appareils électriques. Ainsi que je le disais dans mon dernier rapport annuel (publié), l'intention est d'appliquer la force électrique au fonctionnement des portes, des ventelles, des ponts, etc., du canal. Cette question fut discutée dès avril 1891, époque à laquelle je préparai un plan pour ouvrir et fermer les portes au moyen d'un balancier raide en acier fixé à leur sommet et relié à un appareil placé sur le côté de l'écluse. Je suggérai, dans le temps, que cet agencement fût essayé à l'écluse n° 4 du canal de Beauharnois, où il y avait une roue hydraulique disponible à cette fin. Le moteur dont on se servit pour ces essais était beaucoup trop gros, et les résultats, bien que concluants quant à la possibilité et à l'économie de manœuvrer les portes ainsi que proposé, ne furent pas satisfaisantes quant à ce qui était de déterminer la somme de force motrice voulue en pratique. Mais il sera fait des essais ultérieurs, avec l'objet en vue de manœuvrer d'un même point toutes les portes et ventelles d'une écluse, de quelque côté qu'on le juge à propos. Nous sommes à préparer les plans d'une station de force motrice à être construite sur la berge sud du canal, au croisement de la rivière à la Graisse, vers le milieu du bief culminant qui a environ 10½ milles de longueur. L'endroit offre beaucoup d'avantage. Ce n'est qu'à quelques centaines de pieds du Saint-Laurent, et là la surface du canal est de 20 pieds plus élevée que celle du fleuve, de sorte qu'on y trouvera une ample force en même temps qu'une facile issue pour les coursiers de décharge. Le bâtiment pourrait aussi servir d'atelier de réparation et être disposé de manière à embrasser un déversoir de décharge de grandes dimensions par lequel il y aurait moyen de baisser rapidement le grand bief sans avoir à faire passer un pareil volume d'eau par les déversoirs de l'extrémité aboutissant aux Cascades.

Je prends la liberté de renvoyer au dernier rapport annuel—pages 131-3—pour l'exposé des principes généraux d'après lesquels ce canal a été conçu, et de ce en quoi ses constructions différeront de celles des canaux agrandis actuels de Welland, de Cornwall et de Lachine.

L'état des travaux peut être brièvement décrit comme suit:—

Sections n°s 1 et 2.—Les travaux de ces sections ont été commencés l'année dernière, et se sont principalement bornés à l'enlèvement d'une partie des terres de l'escarpement qui forme, ainsi que je l'ai déjà dit, la rive droite de la rivière Ottawa. Ces matières ont servi à former, en dehors de la ligne du bord de l'eau, la levée droite du canal, que l'entrepreneur veut aussi faire servir comme batardeau pour enclore l'espace occupé par l'écluse de prise d'eau, etc. Il y a à la carrière du voisinage de Rockland, Ontario, à peu près 2,000 verges cubes de pierre taillée et 6,000 verges cubes de pierre de remplage à l'état brut. Il a été délivré du bois de charpente pour les jetées d'entrée, mais en consultant l'état ci-joint, indiquant la valeur de l'ouvrage fait et des matériaux délivrés jusqu'à ce jour, on verra de suite qu'il faut un changement radical dans la marche de cet entreprise si l'on veut que la très grande somme de travaux qu'elle embrasse puisse être achevée dans un délai raisonnable. Il est clair pour quiconque est au fait de ces choses que la date de l'ouverture du canal dépendra surtout de l'achèvement de la tête de ligne des Cascades. qui est la clef de toute la position.

Section n° 3.—Environ un cinquième de la fouille a été fait pendant la saison, à l'aide de pelles-brouettes et d'éboueurs.

Sections n°s 4, 5, 6 et 7.—Ces sections ont été groupées en une seule entreprise, principalement dans le but de faire en sorte que les matières surabondantes de l'extrémité ouest soient charroyées aux sections 5 et 4 pour élargir les levées d'un bout à l'autre. Il y a près de deux millions de verges cubes de déblai à faire, tout dans l'argile. A l'extrémité inférieure de la section n° 4 il y a une écluse d'ascension (n° 5), ainsi que des portes auxiliaires, un barrage à pertuis, etc. Rien n'a encore été commencé de cette maçonnerie, et il n'a pas encore été délivré de pierre. On

n'a travaillé qu'à former le canal sur la section 4, qui est la partie la plus avantageuse de l'entreprise. Rien n'a encore été touché sur les sections n°s 5, 6 et 7, où la longueur du charroi va en augmentant.

Section n° 8.—Environ un cinquième de la fouille, sur cette section, a été fait principalement à l'aide de pelles-brouettes. Il y a aussi à l'œuvre un bon excavateur à vapeur, avec une petite locomotive, des wagons, etc., et l'ouvrage marche raisonnablement. Un autre machine sera bientôt sur les lieux et aidera à augmenter l'allure des travaux. L'intention est de construire l'aqueduc de la rivière à la Graisse le printemps prochain. Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, les tuyaux de cet aqueduc sont en cours de livraison ; et la pierre, le sable, etc., pour le béton, seront rendus sur les lieux dans le cours de l'hiver prochain.

Section n° 9.—Les travaux de cette section ont marché lentement. Il y a une large proportion d'argile bleue molle, difficile à manier. Cet ouvrage se fait à l'aide d'un bon excavateur à vapeur, de deux petites locomotives et du nombre voulu de wagons à bascule. Les matières sont déposées au nord du canal sur du terrain acquis à cette fin. Une quantité considérable de terre de dessus a été enlevée à l'aide de pelles-brouettes.

Section n° 10.—Jusqu'ici la fouille s'est presque entièrement faite à la pelle-brouette, et le déblai s'est élevé à plus de 140,000 verges cubes. On est à creuser, à l'aide d'un excavateur à vapeur desservi par une locomotive et des wagons, le canal de détournement de la rivière Rouge ainsi que la tranchée pour le tunnel. Les matières, ici, sont très molles, et les progrès nécessairement lents dans un espace si restreint. Mais les tubes de 10 pieds de diamètre sont tous sur les lieux et l'on fait d'énergiques efforts pour établir cet automne les fondements de l'aqueduc.

Section n° 11.—Cette section a été donnée à l'entreprise en mai 1892. D'après le cahier des charges, les tubes de fonte pour l'aqueduc de la rivière à Delisle, qui est l'une des plus importantes constructions du canal, devaient être délivrés dans cette année-là. Il n'a été fait qu'environ un cinquième du déblai de terre, et à peu près 16,500 verges cubes de déblai de roche. Ainsi que je le disais dans mon dernier rapport annuel, les progrès de cette section sont exceptionnellement lents et insatisfaisants.

Section n° 13.— MM. O'Brien et Fils ont suspendu en novembre dernier les travaux de cette section, qui consistaient principalement à enlever le dessus de la fouille du lit. Les entreprenurs n'ont pas touché à la roche, et ils n'ont pas repris les travaux après avoir été régulièrement notifiés de le faire. La section fut donc remise en adjudication, en confiée à Mr George Goodwin, dont le contrat porte la date du 9 mai de la présente année. Ce dernier n'a encore guère rien fait jusqu'ici, à l'exception d'une petite somme de déblai de terre, se composant principalement de matières dures. Il y a un lot de vieux matériel sur les lieux—2 excavateurs à vapeur, 3 locomotives et un certain nombre de wagons à bascule. Mais l'ouvrage est difficile et les dispositions insatisfaisantes, de sorte qu'il semblerait à propos de prendre des mesures décisives pour que les travaux de cette section marchent d'un pas raisonnable. Leur importance consiste dans la grande quantité de rocher qu'il y a à enlever et qui n'a pas encore été touché jusqu'ici.

Section n° 13.—Une partie considérable du dragage a été faite pour la formation du chenal d'entrée. L'un des encoffrements pour les jetées est maintenant plus d'à moitié construit. Il y a à l'œuvre deux dragueurs qui creusent actuellement en dedans de la ligne de bord. Une partie des matières est déposée en dehors de la ligne des jetées, dans la position indiquée sur les plans, et une plus grande quantité est transportée de l'autre côté du lac, à la baie de la Faim (*Hungry Bay*), où on la dépose en dehors de la ligne navigable, ainsi que je l'ai déjà dit.

Jusqu'ici on n'a pas encore commencé à se procurer ou à charrier de la pierre pour les constructions de cette section. A l'est du croisement du chemin de fer Canada-Atlantique les matières de la grande tranchée sont fortement entremêlées de gros cailloux. Un excellent excavateur à vapeur et deux petites locomotives avec un nombre approprié de wagons sont à extraire ces matières et à les déposer dans les marais, le long du bord de l'eau, en face de la ferme de A. M. Giroux. Le terrassement de cette section avance d'une manière soutenue. L'outillage est

convenable et en bon état, et tout porte à croire qu'il sera beaucoup accompli durant la saison des travaux l'année prochaine.

Quant aux progrès faits dans le terrassement par toute la ligne du canal, il est bon de dire que la saison, maintenant presque finie, a été, dans cette partie-ci du pays, tout à fait contraire aux travaux, surtout dans les sols d'argile. Nous avons eu beaucoup de pluies, et cela joint aux temps d'arrêt qui se produisent toujours quand on a à mettre en train une grande entreprise, a causé plus de retards qu'il ne s'en produira probablement l'année prochaine. Sur un total de 6¼ millions de verges de terre, il y en a environ 1,100,000 de parties. Quant à la roche, il n'en a été déblayé que 16,500 verges cubes sur à peu près 250,000.

Voici un état de la valeur des travaux et des matériaux des différentes sections au 30 septembre 1893 :—

Nombre d'évaluations.	Sections.	Travaux exécutés.	Matériaux délivrés.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
8	1 et 2	20,626 00	36,971 00	57,597 00
5	3	21,865 00	.....	21,865 00
5	4, 5, 6 et 7	40,425 00	.....	40,425 00
4	8	30,607 11	2,250 00	32,857 11
5	9	16,187 00	.....	16,187 00
6	10	32,330 00	24,388 00	56,718 00
11	11	46,632 00	57 33	46,689 33
6	12 (O'Brien)	26,572 65	238 50	26,811 15
3	12 (réadjudication)	5,325 00	.....	5,325 00
5	13	34,869 00	8,199 00	43,068 00
		275,438 76	72,103 83	347,542 59*

* Egal à environ dix pour cent de la valeur totale des travaux donnés à l'entreprise aux prix convenus.

On verra par le rapport qui précède que l'ouvrage fait jusqu'ici a été presque exclusivement du déblai de terre.

La matière extraite est généralement de la terre brune, qui forme la couche de dessus et qui est évidemment la plus facile à manier. L'argile bleue qui se trouve en dessous et les matières dures qui se rencontrent vers l'extrémité ouest demandent à être remuées à l'aide d'excavateurs à vapeur, dont il y a 9 de tous genres sur tout le parcours du canal. Il y a environ un cinquième du déblai de terre de fait, et seulement sept pour cent du déblai de roche. Pratiquement, on n'a pas encore touché à la maçonnerie et au bétonnage, dont il y a environ 200,000 verges cubes à faire. Il est donc clair qu'il faudra que les travaux, pris en somme, marchent beaucoup plus vite que jusqu'ici pour assurer l'achèvement de ce canal dans un délai raisonnable. La date fixée dans les différents contrats est généralement le 31 octobre 1894.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS MUNRO, M. Inst. I.C.,
Ingénieur du canal de Soulanges.

M. Collingwood Schreiber,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE N° 8.

CANAL WELLAND.

OTTAWA, 24 octobre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les dépenses relatives au canal Welland à compte du capital pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Les estimations budgétaires de 1892-93 pourvoient à trois articles de dépenses, afin de faire face à des réclamations non réglées et aux dépenses imprévues, comme suit, savoir :—

En général	$60,000
Creusage à 14 pieds	20,000
Dommages aux terrains, Grande-Rivière	9,000

Sur le premier article, $1,221.05 ont été employés à payer des terres acquises pour la construction du canal et les services d'un arpenteur et d'évaluateurs en rapport avec ces terres ; ce qui reste du crédit est périmé.

Sur le deuxième article de $20,000 il n'a été rien employé, et cette somme est périmée.

Sur le troisième article de $9,000, on a employé $7,038.89 à payer des réclamations pour dommages sur la Grande-Rivière causés par l'inondation après l'exhaussement du barrage de Dunnville en 1872 et avant cette date, et à payer des frais légaux et d'évaluation en rapport avec ces dommages.

Ce qui restait de cette somme est périmé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. G. THOMPSON, I.C.,
Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE N° 9.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 11 octobre 1893.

MONSIEUR,—Ainsi que vous le demandez dans votre lettre du 28 août dernier, j'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux placés sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893. Ces ouvrages sont :—

1. Le canal de Lachine et le canal de Beauharnois, sur la route du Saint-Laurent.
2. L'écluse de Saint-Ours et le canal de Chambly, sur la rivière Richelieu.
3. Les canaux de la rivière Ottawa, comprenant l'écluse de Sainte-Anne, le canal et le barrage de Carillon, et les canaux de Grenville et de la Culbute.

En commençant ce rapport, je désire déclarer que mes rapports avec les canaux de la division de Montréal ne datent que du 13 mai dernier. Je n'ai pas eu l'occasion de me rendre suffisamment compte des opérations sur ces travaux dans le cours du dernier exercice pour me permettre d'en parler convenablement. Je me contenterai donc de présenter les rapports des divers surintendants, avec les états statistiques habituels.

CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Cette écluse a été fermée le 28 novembre 1892 et rouverte le 29 avril 1893. Le trafic n'a été interrompu en aucune façon dans le cours de la saison.

Réparations ordinaires.

L'écluse et ses entrées, ainsi que les bâtiments, clôtures, ponts, feux d'alignement, etc., en rapport avec l'écluse, ont été tenus en bon état durant l'exercice. On a posé de nouvelles bouées dans le chenal, en aval de l'écluse, et on a exhaussé de quatre pieds la pile d'amarrage à la tête du chenal d'amont. La grande jetée qui forme le côté sud de l'entrée d'amont a été partiellement reconstruite ; on en à renouvelés quatre rangs sur une longueur de 240 pieds. Lors de la crue des eaux, le printemps dernier, l'eau a débordé par-dessus la partie non réparée de cette jetée et l'a considérablement avariée, de même que le brise-lames à l'extrémité d'amont. On va s'occuper de ces réparations dans le cours de l'été actuel.

Crédit pour réparations.....	$2,800 00
Dépenses	2,800 00
Reliquat.....	Rien.

Réparations imputables au revenu.

Depuis la construction de la nouvelle écluse, l'ancienne n'a servi presque entièrement qu'au passage des radeaux de bois. Cette écluse, construite en 1843, avait tant de fuites, depuis deux ou trois ans, qu'elle était pratiquement inutile.

Le jointoyage des bajoyers n'aurait eu guère de bons résultats, vu que le mortier était presque complètement parti des joints. On a donc jugé préférable, pour les mettre étanches, de construire en arrière des murs en terre glaise battue sur toute la longueur. Pour y arriver on a creusé des tranchées jusqu'à un lit d'argile mêlé de gravier et on commença la construction des murs en terre glaise battue sur une largeur de cinq pieds. On maintint cette largeur sur une hauteur de quatre pieds, pour la réduire ensuite de dix-huit pouces et la porter à deux pieds de la partie inférieure de l'inclinaison propre à protéger contre la gelée, où l'épaisseur du mur fut de nouveau réduite à environ deux pieds. L'argile dont ont s'est servi était de la meilleure qualité et a été bien battue.

Ces murs en terre glaise battue ont très efficacement arrêté l'écoulement de l'eau.

Dans le but de rendre l'écluse étanche on a jugé nécessaire de réparer les deux paires de portes. Celles d'amont ont été apportées à Carillon, où on les a réparé durant l'automne. On avait l'intention de les remettre en place au commencement de mai dernier et de passer ensuite aux portes d'aval, de manière à mettre l'écluse prête pour le premier juillet, mais vu la persistance des eaux hautes, aux printemps, on n'a pu le faire, et les portes d'amont n'ont été mises en place qu'à la fin de juin. Telle qu'elle est, cette écluse peut maintenant servir dans les cas imprévus, mais les portes inférieures devront être reposées avant l'ouverture de la navigation le printemps prochain. On a fait l'acquisition du bois et d'une partie du fer nécessaires pour ces travaux.

Canaux de Carillon et de Grenville.

Ces canaux, bien que séparés par une nappe d'eau navigable de 5½ milles de longueur, sont sous la gérance d'un seul surintendant. Ces deux canaux ont été fermés le 30 novembre 1892, et de nouveau ouverts le 1er mai 1893. Les estacades qui forment le côté sud de l'entrée supérieure du canal de Carillon ont été mises en place le 5 mai, mais le 21 du même mois le fort courant déterminé par le niveau extraordinairement élevé des eaux joint à un violent vent de l'ouest leur fit rompre leurs amarres, et une longueur de 793 pieds fut emportée par-dessus le barrage et brisée en dix courts morceaux, qu'on a dû remorquer par le canal et ancrer aussi bien que possible jusqu'à ce qu'on puisse les réparer.

La navigation n'a pas été interrompue durant la saison, bien que la somme du trafic ait été considérable.

Réparations ordinaires.

Les réparations ordinaires nécessaires pour tenir ces canaux en bon état ont été exécutées dans le cours de l'exercice. Parmi ces réparations, les plus importantes se répartissent comme suit :—

Portes d'écluses.—On a remplacé une paire de portes de l'écluse n° 7 par des portes de réserve gardées à cette fin ; renouvelé le couronnement des portes de l'écluse n° 1 et modifié la position des pentures aux écluses nos 1, 2, 3 et 4. On a renouvelé une ventelle à l'écluse n° 6 et peinturé les portes des écluses nos 1, 2, 3 et 4. Les portes enlevées de l'écluse n° 7 ont été réparées vers la fin de juin.

Bajoyers.—On a jointoyé les bajoyers des écluses nos 1 et 2, ainsi que le mur de soutènement qui forme le côté sud du canal de Carillon ; ce dernier canal a une longueur d'environ un demi-mille. On a réparé les talus à divers endroits le long du canal de Grenville.

Estacades.—On a construit une estacade longue de 84 pieds, large de 8, et d'une épaisseur de 2½ pieds, pour l'entrée supérieure du canal de Carillon.

Jetées.—On a prolongé la jetée d'amarrage à la baie de Brantford, à environ 2 milles en amont de la tête du canal de Carillon. Ce prolongement a une longueur de 24 pieds, une largeur de 21 et une hauteur de 23 pieds, et en sus, l'ancienne partie de la jetée a été exhaussée de 5 pieds. On a agrandi les pertuis dans la jetée de direction qui forme le côté sud de l'entrée supérieure du canal de Carillon.

Chalans.—Le bateau-chèvre pour enlever les portes a subi diverses réparations.

Bâtiments.—On a construit, à la tête du canal de Carillon, un hangar long de 54 pieds, large de 18 pieds et haut de quelque 20 pieds pour les aignilles. On a peinturé la maison de l'éclusier à l'écluse n° 2.

En général.—On a nettoyé le lit des chenaux, réparé les fossés des chemins, les berges, les chemins de halage, les clôtures, etc.

Crédit pour réparations	$11,100 00
Somme dépensée	10,669 18
Reliquat disponible	$830 82

RÉPARATIONS IMPUTABLES AU REVENU.

Barrage de Carillon.

La réparation de cette importante construction s'est continuée dans le cours de l'exercice, sauf une interruption de quelques semaines à partir du mois de décembre 1892 au mois de mars 1893. Au premier juillet dernier il restait à terminer environ 102 pieds de long du corps principal du barrage, et toute la section de 300 pieds entre le glissoir et la rive sud de la rivière. La longueur totale qu'on a réparée dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1893, a été d'environ 700 pieds. Des coffrages massifs, hauts de 18 pieds à certains endroits, ont été mis en place pour donner au tablier sa longueur voulue, sur une distance de 380 pieds; on a en outre exhaussé ce tablier, qu'on a recouvert en orme, ainsi que je le dis dans mon dernier rapport.

Le crédit étant épuisé, on a dû suspendre les travaux en décembre 1892, mais le parlement, à sa dernière session. ayant accordé une somme supplémentaire de $10,000, les opérations furent reprises au commencement de mars et poussées avec vigueur jusqu'à la débâcle de la glace en avril. On avait alors dépensé sur les $10,000 supplémentaires, un montant de $5,396.13, laissant un reliquat de $4,603.87 qu'on a presque totalement employé à radouber les chalans, etc., et à acheter du bois, du fer et de la pierre pour continuer les travaux durant la saison suivante.

La somme totale accordée pour ces travaux depuis 1891 jusqu'au 30 juin 1893 se décompose comme suit:—

1891-92	$15,000 00
1892-93	15,000 00
1892-93, supplémentaire	10,000 00
Total	$40,000 00

Dépenses.

Octobre 1891 au 30 juin 1893, main-d'œuvre	$19,525 21	
Remorqueur à vapeur *Ada*	4,088 00	
Matériaux, outillage et divers	14,967 24	
		38,580 85
Reliquat non employé		$1,419 55
	$38,580 85	
Matériaux en main—Bois de charpente, planches, fer et pierre, soit	4,500 00	
Coût total des travaux exécutés	$34,080 85	

Naturellement on n'aurait jamais pu arriver à ce résultat si je n'eus pu employer une quantité considérable de bois sorti des anciennes estacades ou qui se trouvait le long du chenal et qui était tout ce qu'il fallait pour les travaux temporaires; on a aussi jugé qu'une certaine partie était assez bonne pour servir au coffrage submergé.

La quantité de bois qu'on s'est ainsi procuré s'est élevée à environ 38,000 pieds linéaires, soit près de la moitié de ce qu'on a employé.

RECETTES DU CANAL DE GRENVILLE.

Ecluse n° 26, murs de soutènement.—Les murs, du côté méridional des deux approches de cette écluse, devant être reconstruits, le parlement a accordé une somme de $5,000 pour cet objet. La pierre a été fournie, en vertu d'un contrat, par M. Toms, et les travaux ont été exécutés à la journée. Par suite du retard inattendu qu'a éprouvé le commencement des opérations et du froid rigoureux de l'hiver dernier, la démolition des anciens murs a été très coûteuse. Toutefois, la majeure partie des travaux a été exécutée dans le cadre du crédit, les dépenses s'élevant à $4,853.01, avec suffisamment de pierre de reste pour terminer le mur dans le cours de l'automne de 1893. Le crédit des réparations ordinaires pour 1893-94 suffira pour faire ce travail sans demander un crédit spécial.

Ecluse n 7, musoirs supérieurs.—Ainsi que je l'ai dit dans mon dernier rapport, les musoirs supérieurs de l'écluse n° 7 ont dû être reconstruits. En conséquence, un contrat a été passé avec M. Toms, d'Ottawa, dans le cours de l'automne, pour l'exécution de ces travaux. Les opérations commencèrent dans les premiers jours de décembre 1892, et les travaux étaient terminés à l'expiration de l'exercice. Les anciens murs en pierre sèche, reposant sur des fondations en coffrage, ont été démolis, et des murs en maçonnerie posée avec du ciment de Portland ont été construits à leur place. Les deux murs ont une hauteur de 29 pieds et une largeur de 10½ pieds à la base sur une longueur de 90 pieds.

Les entrepreneurs ont éprouvé des difficultés à étancher le batardeau à l'entrée du canal; mais finalement on réussit à contrôler les voies d'eau, et la maçonnerie fut commencée à la fin du même mois.

Crédit	$14,000 00
Dépenses d'après estimation finale	12,516 11
Reliquat non utilisé.....	$1,483 89

M. H. G. Stanton, qui avait le contrôle des deux constructions mentionnées en dernier lieu, reçut, le 5 juin, instruction de se rendre à Bryson pour y commencer l'arpentage des terres qu'on disait avoir été inondées à cause de la construction des barrages aux rapides du Grand-Calumet et du Rocher-Fendu, sur l'Ottawa supérieure. Cet arpentage est à se faire au moment où j'écris le rapport.

CANAL DE LA CULBUTE.

Les constructions, ici, se composent de deux écluses en bois, d'un barrage submergé et d'un pont tournant situé à une couple de milles en aval du canal. En rapport avec ces constructions il y a aussi deux barrages submergés: un aux rapides du Rocher-Fendu, du côté nord de l'île du Calumet, et l'autre aux chutes du Grand-Calumet, du côté nord de l'île.

Ces deux derniers barrages ne sont d'aucune utilité à la maigre navigation sur cette partie de la rivière, et, comme d'un autre côté ils sont une source constante de réclamations de la part des propriétaires d'immeubles pour cause d'inondation, on a décidé de les enlever ; et au printemps de 1892 on commença des préparatifs à cette fin. Toutefois, des instructions de ne pas procéder à ces travaux furent données bientôt après, et depuis la chose a été tenue en suspens.

Aucune réparation n'a été faite ici dans le cours de l'exercice.

Tel que demandé, j'annexe ici les rapports annuels des surintendants qui ont le contrôle des divers travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,
Ingénieur surintendant intérimaire.

A M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Ingénieur en chef des canaux, ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

CARILLON, 12 août 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Les canaux ont été fermés le 30 novembre 1892, et rouverts le 1er mai 1893.

Les estacades ont été mises en place à la tête du canal de Carillon le 5 mai 1893, et le 21 du même mois 793 pieds de ces estacades ont été emportés par l'eau haute et un grand vent de l'ouest, et brisés en dix morceaux.

Voici le nombre de bâtiments et de radeaux qui ont passé par les canaux dans le cours de l'année :—

EN DESCENDANT.

Mois.	Vapeurs.	Barges canadiennes.	Barges américaines.	Radeaux.
1892—Juillet	57	154	28	91
Août	71	1,9	34	161
Septembre	52	153	33	62
Octobre	57	149	46	66
Novembre	36	79	23	20
1893—Mai	52	152	24	15
Juin	52	151	26	36
Totaux	377	1,017	214	451

REMONTANT.

1892—Juillet	73	138	15	85
Août	81	169	68	141
Septembre	62	153	37	69
Octobre	65	157	39	41
Novembre	45	83	36	23
1893—Mai	55	135	32	53
Juin	57	127	23	182
Totaux	438	962	250	594

Les dépenses totales de l'année, imputables au compte du personnel, se sont élevées à $13,301.67.

RÉPARATIONS.

On a remplacé une paire de portes de l'écluse n° 7 par une paire de portes de réserve que nous avions.

On a construit, pour les aiguilles, l'écluse n° 2, un hangar de 54 x 18 pieds, sur fondation en pierre avec couverture en bardeau.

On a construit, pour l'entrée supérieure du canal de Carillon, une estacade dont la longueur est de 84 pieds et la largeur de 8 pieds et d'une épaisseur de 2 pieds 6 pouces.

Le déversoir de décharge de la jetée de direction a été abaissé ; écluse n° 2.

On a réparé le bateau-chèvre et renouvelé les extrémités, les courbes, et les pièces d'appui au-dessous des trois grues.

On a réparé le sommet de deux paires de portes, écluse n° 1, les montants du sommet et les planches du bas, en changeant les pentures.

On a changé les pentures des deux paires de portes, écluse n° 2, et d'une autre paire à l'écluse n° 4.

On a construit une pile d'amarrage à Brantford's-Bay, de 54 x 21 pieds et d'une hauteur de 23 pieds.

On a mis les estacades en place à la tête du canal de Carillon.

On a jointoyé les écluses n°s 1 et 2 ainsi que le mur du canal, dont la longueur est d'un demi-mille.

On a remplacé une ventelle à l'écluse n° 6.

On a peinturé les portes des écluses n°s 1, 2, 3 et 4.

On a peinturé la maison de l'éclusier à l'écluse n° 2.

On a nettoyé le fonds des canaux, enlevé les cailloux, etc., tombés durant l'année.

On a réparé les chaussées, les fossés, les clôtures et les chemins de halage, les berges du canal, les portes d'écluse d'ascension, renouvelé les chaînes des portes d'écluse et les chevilles des ventelles, etc.

J'ai aussi commencé le 24 juin à réparer les portes d'écluse de Grenville.

Dans le cours de l'exercice nous avons aussi fait de nombreuses réparations dont il est impossible de vous donner les détails dans mon rapport, telles que les réparations des brouettes, des échelles, etc., et les menues réparations faites aux maisons de l'Etat, etc.

Les dépenses totales de l'année imputables aux réparations s'élèvent à $10,669.18.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

PIERRE GIRARD,

Surintendant intérimaire, canaux de Carillon et Grenville.

A M. ERNEST MARCEAU,
Ingénieur surintendant intérimaire,
Montréal.

CARILLON, 5 septembre 1893.

Rapport annuel sur les travaux faits à titre de réparations au barrage de Carillon, du 1er juillet 1892 au 1er juillet 1893.

Du 1er au 20 juillet 1892. Cette période a été employée à réparer les chalans, le batardeau, les coffrages, etc.

20 juillet.—On a repris les travaux au barrage; on a commencé à placer le batardeau du côté nord du barrage principal, au centre; on a mis en place 6 coffrages de batardeau avec pièces d'arrêt entre, couvrant un espace de 237 pieds.

Les tabliers primitifs en arrière du barrage au dit endroit avaient une longueur de 8,148.39 pieds, avec une chute de 8 pieds à partir du couronnement. Nous avons enlevé les anciens tabliers, qui étaient tous plus ou moins avariés, et rempli les pertuis primitifs de bois et de pierre. Douze coffrages ont été construits en arrière du barrage au dit endroit jusqu'à la surface, et une superstructure a ensuite été érigée jusqu'à un pied du sommet du barrage primitif; le tout a été rempli de pierre et recouvert d'un tablier posé dans le sens de la longueur.

Parachèvement le 15 septembre.—On a terminé en tout 230 pieds de largeur sur 56 pieds de longueur du côté nord, finissant à 39 pieds du côté sud. Nous avons enlevé deux des susdits coffrages de batardeau et les avons placés du côté sud, les rejoignant à la jetée septentrionale du glissoir.

Les deux coffrages ont été posés sur le barrage, séparés par des pièces d'arrêt et un prolongement couvrant 130 pieds. Trois coffrages ont été construits en arrière du barrage jusqu'à la surface, et une superstructure a été ensuite érigée jusqu'à un pied du barrage primitif, le tout rempli de pierre et recouvert de bois dans le sens de la longueur.

Le tablier primitif avait une longueur de 8 pieds, avec une inclinaison de 8 pieds à partir du sommet du barrage; ce tablier a été enlevé et refait tel que mentionné en premier lieu.

Travaux terminés le 5 octobre.—Les réparations terminées, les travaux embrassaient une largeur de 125½ pieds sur 26½ pieds du côté nord et 25½ pieds du côté sud.

Les coffrages ont été enlevés du côté sud et du centre et placés au côté nord, et accolés à la grande jetée de direction.

Trois coffrages ont été mis sur le barrage, avec des pièces d'arrêt entre, recouvrant 172 pieds.

Quatre coffrages ont été construits en arrière du barrage jusqu'à la surface, et une superstructure a ensuite été érigée jusqu'à un pied du barrage primitif, le tout rempli de pierre et recouvert de bois dans le sens de la longueur.

Le tablier primitif avait une longueur de 8, 23 et 56 pieds, et une chute de 8 pieds du sommet du barrage ; le dit tablier a été enlevé et refait tel que mentionné en premier lieu.

Travaux terminés en novembre et décembre.—Les réparations terminées, les travaux embrassaient une largeur en tout de 149 pieds sur 49 du côté nord et 56 du côté sud.

5 décembre 1892.—Les réparations du barrage de Carillon ont été suspendues.

28 février 1893.—Reprise des travaux sur le barrage.

Au mois de novembre des coffrages ont été mis en place de manière à ce que la glace se formât pour l'hiver. On a construit deux coffrages qui ont été mis en place au mois de mars. Il est difficile de dire la distance recouverte par les batardeaux, vu que tout le barrage était pris de glace, à l'exception des endroits où le trop plein de l'eau déversait.

Nous n'avons pas posé de coffrage en arrière du barrage, car la construction le dépassait ; ce barrage a été réparé en 1884, et tous les coffrages furent alors mis en place. Les tabliers mesuraient primitivement 42, 48 et 39 pieds de longueur, et tous étaient considérablement endommagés ; nous les avons enlevés et élevé une superstructure à une hauteur de 6 pieds, rempli de pierre tous les pertuis, etc., et recouvert le tout en bois.

Les réparations terminées nous avions complété en tout 45 pieds sur 56 pieds de tablier.

31 mars.—On a suspendu les travaux sur le barrage.

13 avril.—Reprise des travaux à l'aide de quelques hommes pour recueillir des coffrages du batardeau, du bois, etc.

Mai.—On a employé 18 hommes, en moyenne deux jours chacun, à recueillir le bois des batardeaux et autres bois, à différentes dates dans le cours du mois.

2 juin.—Reprise des travaux, radoubage des chalans et réparation des coffrages de batardeau.

21 juin.—On a suspendu les travaux, à l'exception d'un forgeron et d'un aide qui ont été occupés à faire des boulons, des renards, des fers des gaffes, etc., jusqu'au 30 juin 1893.

Le tout respectueusement soumis,

D. GAHERTY,

Surintendant des réparations du barrage de Carillon.

A M. Ernest Moreau,
Ingénieur surintendant intérimaire,
Bureau du canal de Lachine, Montréal.

Sainte-Anne, 12 août 1893.

Monsieur.—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

La navigation s'est fermée ici le 25 novembre et s'est rouverte le 29 avril 1893.

Les bateaux à vapeur à passagers et le mouvement général n'ont pas été interrompus durant la navigation.

On a fait les réparations ordinaires aux écluses, aux portes d'écluses, au phare de direction à l'entrée d'amont, aux bâtiments, aux clôtures et aux ponts de l'Etat ; quatre bouées ont été mises en place.

La pile d'amarrage, en amont de Sainte-Anne, a été exhaussée de quatre pieds.

La grande jetée en amont de l'ancienne écluse a été réparée sur une longueur de 240 pieds, et deux poteaux d'amarrage ont été renouvelés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. L. DAOUST,
Surintendant.

A M. Ernest Marceau,
Ingénieur surintendant intérimaire, Montréal.

COULONGE, 2 août 1893.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 17 juillet, dans laquelle vous me demandez un rapport annuel sur les travaux dont j'ai la direction sur les canaux de la rivière Ottawa. J'ai en conséquence l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit :—

Les travaux dans les tranchées de corroi du mur de l'ancienne écluse de Sainte-Anne ont commencé le 8 août dernier et se sont terminés le 18 octobre de la même année.

Les tranchées ont été creusées d'une profondeur de 17 pieds sur une largueur de 5 pieds au fond. La fouille s'est faite dans du terrain rapporté qui se composait en grande partie de déchets de carrière.

On a dû transporté dans une barge par le canal l'argile dont on avait besoin pour les travaux et la déposer sur le mur de l'écluse, et de là la jeter dans les tranchées, où elle a été parfaitement massée. On a porté autant que possible à 5 pieds la largeur du corroi au fond ; cette largeur a été conservée sur une hauteur de 4 pieds puis réduite de 18 pouces, proportion qui a été maintenue jusqu'à une hauteur à 2 pieds du talus pour protéger les murs de l'écluse contre la gelée.

Le corroi a été déposé dans la tranchée à une épaisseur de 2 pieds à la fois tout le long de la tranchée et parfaitement massé. Le remplage en arrière du mur en corroi s'exécutait en même temps.

M. P. Girard est venu enlever les portes d'amont, qu'il transporta à Carillon, où elles subirent des réparations complètes durant l'hiver ; elles furent remises en place au printemps dès que l'état de l'eau le permit.

J'ai reçu de vous instruction de me rendre à Grenville en décembre pour prendre la direction des travaux à cet endroit, travaux qui se composaient de la reconstruction des musoirs à l'écluse de garde sur le canal de Grenville. Ces travaux ont été faits à l'entreprise, l'entrepreneur étant M. F. Toms d'Ottawa. J'arrivai à Grenville avec vous le 14 décembre, et je vis que l'entrepreneur avait commencé quelques jours avant à creuser en arrière des musoirs qui existaient alors.

Le 6 janvier l'entrepreneur commença à transporter l'argile pour le barrage qu'il lui fallait construire dans le but d'étancher ses travaux.

Le 13 janvier on fit sortir l'eau du bief, mais lorsque la colonne d'eau eût atteint un volume d'environ 8 pieds, le barrage se déplaça et le bief se remplit de nouveau. Lorsque le plongeur descendit il constata qu'un fort affouillement s'était produit du côte sud du barrage. Des palplanches de trois pouces furent enfoncées au moyen d'une sonnette le long de la moitié du barrage à partir du côté sud, et la voie d'eau fut fermée. Il se produisit un autre fort affouillement le 8 février. L'entrepreneur décida alors d'enfoncer des pilotis tout le long du barrage, l'affouillement se faisant cette fois à l'extrémité nord du barrage, là où il se raccordait avec le quai. Une fois ces pilotis enfoncés le barrage fut pratiquement étanche.

La maçonnerie des musoirs commença le 3 mars et se continua jusqu'à parachèvement, après n'avoir subi qu'une courte interruption due au fait que l'appareil de chauffage de l'entrepreneur se brisa ; toutefois les murs étaient terminés à la fin de mars. Le remplage en arrière des murs était terminé au commencement de mai.

L'entrepreneur enleva une partie du barrage pour donner passage à la navigation le premier mai, mais il dut arrêter à cause des hautes eaux ; cependant il réussit ultérieurement à l'enlever complètement, à temps pour obtenir le dernier paiement d'après estimation.

La reconstruction des murs de soutènement de l'écluse n° 6 a été exécutée à la journée, M. F. Toms fournissant la pierre à l'entreprise.

Il a été construit 500 pieds de mur à une hauteur moyenne de 9·5. Les travaux ont été très coûteux à cause de la rigueur de l'hiver. Nous avons dû enlever 500 pieds de l'ancien mur, opération plus difficile que s'il se fut agi de roc solide. La pierre destinée au nouveau mur, quoique d'une bonne qualité, était trop grosse pour le mur qu'on voulait construire, et en conséquence le taillage a coûté plus cher. Cette construction a aussi été terminée à temps pour l'ouverture de la navigation. Je passai quelque temps à Carillon, à préparer mes estimations finales de Grenville, puis je reçu de vous instruction de me rendre à Bryson pour arpenter les terres sub-

mergées par les barrages que le gouvernement a construits dans la rivière Ottawa, et où je me trouve maintenant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. J. STANTON, *ingénieur local.*

A M. ERNEST MARCEAU,
Ingénieur surintendant intérimaire, Montréal.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

TABLEAU qui indique la hauteur de l'eau de la rivière sur les buscs de l'écluse de Sainte-Anne, durant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1892.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.
Juillet	13	0	10	1	14	5	11	0
Août	12	0	10	9	11	9	11	5
Septembre	11	0	10	4	11	5	10	9
Octobre	11	3	10	7	10	5	9	10
Novembre	11	3	10	0	12	8	10	10
Décembre	11	2	10	3	12	10	12	2
1893.								
Janvier	11	8	9	9	12	10	10	8
Février	10	2	9	9	11	5	10	1
Mars	10	8	9	3	11	0	10	1
Avril	12	9	10	8	14	11	11	0
Mai	16	2	12	3	19	3	13	11
Juin	15	1	13	0	18	0	14	8

CANAL DE CARILLON.

TABLEAU qui indique la hauteur de l'eau de la rivière sur les buscs des écluses n°s 1 et 2 du canal de Carillon, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 2, bu c d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1892.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.
Juillet	16	0	12	10	16	0	13	2
Août	13	1	12	6	13	10	12	10
Septembre	12	9	11	11	13	4	12	0
Octobre	12	8	12	0	12	4	11	10
Novembre	13	11	11	8	14	9	12	1
Décembre	13	11	12	10	16	6	12	9
1893.								
Janvier	13	3	12	2	13	3	11	5
Février	12	10	12	2	11	4	11	0
Mars	12	6	11	7	12	6	11	2
Avril	15	11	12	4	16	6	13	0
Mai	21	9	16	0	23	3	15	10
Juin	20	0	16	2	20	9	16	9

Canal de Grenville.

Tableau qui indique la hauteur de l'eau de la rivière sur les buscs des écluses n°s 3 et 7 du canal de Grenville, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Mois.	Ecluse n° 3, busc d'aval.				Ecluse n° 7, busc d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1892.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.
Juillet	19	3	15	8	17	0	12	8
Août	16	3	15	4	13	0	12	2
Septembre	15	2	14	2	12	4	10	9
Octobre	15	0	14	3	11	9	11	4
Novembre	17	10	14	4	15	0	11	3
Décembre	19	6	15	9	14	6	12	0
1893.								
Janvier	23	6	17	0	12	10	10	4
Février	26	6	23	0	10	3	10	0
Mars	27	0	20	0	10	9	9	6
Avril	20	3	10	0	17	2	11	0
Mai	28	0	19	3	24	9	16	0
Juin	25	9	20	2	21	8	17	0

Canal de Carillon.

Relevé des dommages-intérêts perçus pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages-intérêts.	Totaux.
1892.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er oct.		Capit. Robert		5 00	5 00

D. MURPHY,
Percepteur.

Canal de Grenville.

Pas d'amendes ou de dommages-intérêts.

ALEXANDER PRIDHAM,
Percepteur.

CANAL DE LACHINE.

Bureau du surintendant,
Montréal, 1er septembre 1893.

A M. Ernest Marceau,
Ingénieur surintendant intérimaire des canaux,
Montréal.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel des travaux exécutés sur le canal de Lachine pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Je ne puis guère entrer dans les détails des travaux exécutés avant le 12 mai 1893, date à laquelle l'ingénieur en chef me confia la direction. Les renseignements que je donne maintenant sur l'exécution des travaux dans la mesure des crédits accordés, m'ont été fournis par des travailleurs sur le canal qui ont été employés à ces travaux.

Le canal de Lachine a été fermé le 30 novembre 1892 et rouvert le 4 mai 1893.

Quoiqu'il soit arrivé deux accidents durant l'année le commerce n'en a pas souffert, la navigation s'est bien maintenue tout le temps, et l'eau a été tenue à une bonne hauteur à tous les niveaux—tant pour la navigation que pour l'industrie.

Le premier accident en question est arrivé le 19 décembre dernier, époque où une très forte fuite d'eau se déclara dans la berge du canal vis-à-vis la fabrique de lainages de Montréal, du côté nord du déversoir régulateur, aux écluses de Saint-Gabriel.

Le massif en argile en arrière du mur avait été emporté et l'eau s'écoulait sous le coursier et le mur du moulin. Des mesures furent immédiatement prises pour fermer la fuite d'eau, qui menaçait non seulement le moulin mais les travaux entiers du canal. On fit diminuer l'eau dans le bief et on répara la berge, et, le vendredi après-midi, 23 décembre, l'eau fut de nouveau introduite. Les réparations se sont résumées à reconstruire en grosse maçonnerie au ciment les murs en pente en face du moulin en et y ajoutant en arrière un remplage en béton et en argile.

Cinq jours après avoir reconstruit le mur, on découvrit de nouveau que l'eau commençait à s'écouler à travers les fondations du moulin ; après un minutieux examen, on décida d'arrêter le moulin, de fermer le coursier, et d'attendre que l'eau fut retirée du canal, dans le but de se rendre compte exactement de toute l'étendue des réparations à faire pour réparer la berge et protéger les intérêts de la navigation et de l'industrie. Les travaux furent repris en mars et en avril, tout le mur en face du moulin fut démoli et reconstruit, un mur en corroi et en béton revêtu de palplandes fut érigé en arrière. Les propriétaires du moulin profitèrent de l'absence de l'eau du canal pour reconstruire leur coursier et faire aux fondations et aux murs de leur édifice les réparatione nécessaires.

Les réparations de cette rupture se sont élevées à un total de $13,209.78.

L'autre accident arriva le 10 mai 1893, alors que le remorqueur *Wm. Paul* donna sur le pont de Saint-Gabriel, le fit sortir de son pivot, brisant en même temps une partie du mécanisme de la table tournante.

Comme je l'ai dit précédemment, la navigation n'en souffrit pas ; quatre jours après l'accident le pont était remis en bon état de service. Les réparations que subit le pont dans cette circonstance se sont élevées à $262.25.

Dans le cours de l'exercice des travaux considérables ont été exécutés et sont décrits sous trois titres différents, savoir :—réparations, revenu et capital.

RÉPARATIONS.

L'eau a été retirée le 8 mars dans le but de construire la maçonnerie requise pour le nouveau pont Wellington et le nouveau pont du Grand-Tronc.

Durant l'absence de l'eau, les travaux submergés ont été examinés et réparés. Toutes les constructions à mécanisme, telles que les écluses, les déversoirs, les portes d'amont, les ponts, les ateliers et l'outillage de la station électrique ont été tenus en excellent état, et tous les travaux en rapport avec le canal ont été entretenus en parfait état.

Il y a nombre de constructions à mécanisme et d'autres travaux sur ce canal qui exigent d'être tenus en bon état, savoir :—

Dix écluses, sept ponts tournants et leurs abords des deux côtés, vingt et un ponts fixes, six déversoirs contenant en tout cinquante portes ou vannes de 4 x 5. Il y a cinquante piles en bois en rapport avec les différents ponts et les bassins à bois à Lachine et dont les proportions varient de 12 x 18 pieds à 12 x 36 pieds.

Il y a en longueur 4,000 pieds d'estacades de direction aux divers déversoirs, ponts et bassins à bois; la largeur de ces estacades varie de 3 à 4½ pieds. Les quais planchéiés mesurent 15,000 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 24 pieds; il y a sept hangars ou entrepôts à farine, dont deux mesurent 730 x 40 pieds et cinq 400 x 36 pieds, ainsi que dix-neuf bâtiments tels qu'ateliers, station électrique, entrepôts, logements pour les éclusiers, les gardiens de ponts, le bureau du surintendant et les maisons des gardiens aux divers ponts et écluses et aux bassins à bois.

Il y a 14 milles de chemin de halage des deux côtés du canal et plus de 9,000 pieds en longueur de trottoirs en rapport avec la propriété de l'Etat dans la ville de

Montréal, et ce trottoir a été non seulement entretenu en bon état mais aussi libre de glace et de neige en hiver.

Le nettoyage de la rivière Saint-Pierre et des égouts qui traversent les terres voisines du canal, soit une longueur de dix milles, s'est accompli au temps voulu.

Des poteaux d'amarrage ont été plantés à différents points sur la berge du canal et sur les piles, là où c'était nécessaire.

L'entretien de la rue Mill, qui s'étend du pont Black à la rue Saint-Etienne, du côté sud du canal, et dans laquelle le mouvement est très considérable, a été très coûteux, et la même remarque s'applique aussi aux autres chaussées qui avoisinent les divers bassins, quais et entrepôts à farine.

L'appareil électrique pour l'éclairage du canal entre l'entrée d'aval et l'écluse de Saint-Gabriel a été entretenu en bon état et a donné entière satisfaction.

La ligne téléphonique du canal a aussi été tenue en bon état.

Le crédit accordé pour les réparations sur ce canal pour l'exercice 1892 s'est élevé à	$48,500 00
Crédit supplémentaire à	3,700 00
	$52,200 00
Les dépenses se sont élevées à	51,515 15
En caisse	684 85

TRAVAUX IMPUTABLES AU REVENU.

Les travaux exécutés sur ce canal durant l'exercice expiré, au titre du Revenu, se sont subdivisés comme suit :—

Construction de 8 paires de portes pour les anciennes et les nouvelles écluses.

Démolition et reconstruction des bajoyers de l'ancienne écluse n° 1, des deux côtés, y compris le sas et les musoirs supérieurs et inférieurs.

Reconstruction de l'ancien déversoir régulateur à Lachine et amélioration du présent système de drainage du côté sud du canal en amont du pont de la côte Saint-Paul.

Construction de six ponts fixes.

Portes de réserve.

Six paires de portes de réserve ont été construites dans le cours de 1891-92 pour les anciennes et les nouvelles écluses, et distribuées comme suit :—

Deux paires pour les seuils d'aval et d'amont de l'ancienne écluse n° 1.

Une paire pour le seuil d'aval de l'ancienne écluse n° 2.
" " d'amont " n°s 3 ou 4.
" " d'aval " n° 5.
" " d'amont de la nouvelle écluse n°s 3 ou 4.

Le coût s'est élevé à $21,643 47

Une autre somme a été demandée pour la construction des autres portes de réserve requises pour les écluses ci-après énumérées, savoir :—

Une paire de portes d'amont pour l'ancienne écluse n° 2.
" " " " " n° 5.
Deux paires " " les nouvelles écluses n°s 1 et 2.
Une paire " d'aval " n° 1.
Deux paires " " " n°s 2, 3 et 4.
Une paire " d'amont " n° 5.

Une somme de $19,500 fut accordée pour la construction de ces portes. Deux paires de portes d'aval et d'amont pour l'une ou l'autre des écluses n° 1 et 2 ont été construites durant l'exercice qui vient d'expirer. La dépense s'est élevée à $15,992.94, mais je comprends que les réparations de toutes les autres portes de réserve sont comprises dans ce montant. Il nous reste en mains une quantité considérable de

chêne, soit 66 morceaux à l'état brut et 160 morceaux dressés ayant une moyenne longueur de 28 à 29 pieds sur 18 à 24 pouces, dont on pourra se servir pour la construction des portes de réserve qui seront requises pour l'avenir.

Reconstruction des bajoyers de l'ancienne écluse n° 1.

Un crédit de $37,800 a été accordé pour la reconstruction de la maçonnerie de l'ancienne écluse n° 1. Le contrat pour la pierre nécessaire et le taillage de cette pierre a été adjugé à M. Em. St. Louis ; la plus grande partie de la pierre avait été délivrée et taillée lorsque, par ordre de l'ingénieur en chef, les travaux furent suspendus.

Ancien déversoir régulateur à Lachine et à la Côte Saint-Paul.

Dans les estimations budgétaires de 1892-93, $15,000 ont été demandées pour la reconstruction de l'ancien déversoir régulateur à Lachine et $4,200 pour l'amélioration du présent système de drainage du côté sud du canal en amont de l'écluse de la côte Saint-Paul, c'est-à-dire pour le renouvellement et le nettoyage des anciens égouts sur le front des fermes de MM. Evans, Aubertin, Henrichon, Jarvy et Jackson, mais il n'a été accordé que $15,000 pour ces objets.

Il n'a été rien fait en rapport avec la construction de l'ancien déversoir. Quant à l'égout on n'a renouvelé que la couverture en bois. Cette couverture représente une dépense de $4,225.15.

Ponts fixes.

Deux des ponts fixes à Lachine, l'un, en amont du nouveau déversoir régulateur, qui relie l'île aux Pigeons au chemin principal, et l'autre en aval du dit déversoir, ont été entièrement reconstruits, et le bois nécessaire pour remplacer le pont sur l'ancien déversoir d'alimentation, du côté sud, a été préparé et empilé dans la cour du canal. Les deux ponts fixes de la rue Mill, à l'entrepôt dit *Montreal Warehouse* (moulin d'Ogilvie), ont été aussi renouvelés, ainsi que le pont sur le déversoir immédiatement en amont du pont n° 1.

Le crédit accordé à cette fin a été de.....	$5,350 00
Les dépenses se sont élevées à.....	4,819 86
En caisse.....	$520 14

CAPITAL.

Les travaux qui tombent sous ce titre comprennent la construction du nouveau pont Wellington et du nouveau pont du Grand Tronc, sur le canal, à la rue Wellington.

Les travaux se sont résumés à enlever les anciennes constructions, à démolir la pile de l'ancien pont et les deux culées intermédiaires dans le chenal, des deux côtés, de manière à donner un passage libre de 75 pieds de largeur ; aussi, à construire deux superstructures en fer, quatre culées en maçonnerie, deux de chaque côté, sur lesquelles s'appuient les extrémités des ponts ; à construire des prolongements en coffrage pour appuyer les nouveaux ponts tournants, et à faire des ouvrages en pilotis, des deux côtés, en ligne des dits ponts, ainsi que le renouvellement d'une partie de la pile du centre du Grand-Tronc.

Les préparatifs pour l'exécution de ces travaux se firent au commencement de novembre. Le dragueur à vapeur se mit à creuser, des deux côtés, à la profondeur requise pour l'emplacement du pont.

On a donné à l'entreprise la fourniture de l'outillage nécessaire, tels que les grues à vapeur, les appareils, les outils, la ferronnerie, le bois, etc. Les contrats pour les superstructures des deux ponts ont été adjugés à la *Dominion Bridge Company.*

Voici quelles sont les proportions du pont Wellington : la longueur totale est de 232 pieds 3 pouces ; la chaussée proprement dite, une largeur de 34 pieds ; deux trottoirs, en dehors de l'armature, d'une largeur de 5 pieds chacun ; la largeur complète du pont est de 48 pieds ; hauteur, espace libre de 18 pieds jusqu'au-dessous des

étais inférieurs ; profondeur, du tablier au couronnement de la pile, 7 pieds. Un moteur électrique placé dans une chambre au-dessus du centre du pont fera tourner le pont.

Le prix du contrat de cette construction, mise en place et livrée au mouvement, était de $34.400.

Le pont du Grand-Tronc a les proportions qui suivent : longueur de l'arc, entre les culées, 253 pieds 6 pouces ; largeur libre, 14 pieds ; espace libre, sur la hauteur, 21 pieds 6 pouces, de la base du rail au-dessous des étais inférieurs ; distance de la base du rail au couronnement de la pile, 7 pieds.

Prix du contrat. $26,000

Le contrat de la pierre de carrière requise pour la pile du pont Wellington a été adjugé à M. J. B. de Lorimier, et celui de la pierre requise pour les quatre culées des deux ponts, à M. Emmanuel Saint-Louis. Ce dernier a aussi fourni, d'après une liste de prix, les tailleurs de pierre, les maçons, les journaliers habiles, etc., pour la construction de toute la maçonnerie.

L'eau fut retirée du canal le 8 mars et les travaux commencèrent immédiatement.

Je ne suis pas en mesure de vous fournir les détails de l'exécution de ces travaux ; ces renseignements, je crois, ont déjà été transmis au ministère par l'ingénieur surintendant du temps, et ont fait l'objet d'une enquête devant une commission nommée par le gouvernement.

Le 4 mai, les travaux étaient pratiquement terminés et la navigation ouverte.

Lorque je pris la direction du canal, le 13 mai, il restait à construire les parapets du pont du chemin et les abords des ponts Wellington et du Grand-Tronc, et le tout fut fait par le personnel du canal.

Les travaux une fois terminés coûteront au delà de $455,000.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN CONWAY.

Surintendant intérimaire, C. L.

A M. Ernest Marceau,

Ingénieur surintendant intérimaire des canaux,

Montréal.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Bureau du surintendant,

Melocheville, 12 août 1893.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les travaux dont j'ai la direction, pour l'exercice de 1892-93, expiré le 30 juin dernier.

Le canal de Beauharnois a été fermé le premier mars 1893.

La navigation a été interrompue durant 15 heures le 6 mai 1893, à cause d'une rupture dans la berge, immédiatement en aval du déversoir de l'écluse n° 12, du côté sud du canal, alors que la levée a été emportée sur une longueur de 50 pieds et une hauteur de 8 pieds.

Ecluses et portes d'écluses.

L'écluse n° 6 a été réparée dans toute sa longueur, les ponts remplis de pierres concassées et la maçonnerie jointoyée.

On a démoli et reconstruit la moitié du mur nord-est du déversoir à cette écluse, et bouché une fuite d'eau. La maçonnerie des autres écluses a aussi subi diverses réparations.

Deux paires de portes d'écluse ont été reconstruites et mises en place, une paire à l'écluse n° 11 et une autre paire à l'écluse n° 10.

Une pierre de couronnement et une courbe ont été mises sur une des portes de l'écluse n° 8, et la partie supérieure du poteau d'une des portes de l'écluse n° 11 a été renouvelée.

Les portes d'aval des écluses nos 7, 8 et 9 ont été exhaussées et redressées.

Les pentures d'une des portes de l'écluse nº 9, qui s'étaient rompues, ont été enlevées, soudées reposées.

Douze treuils neufs pour l'ouverture et la fermeture des écluses ont été faits et un a été placé à chacune des écluses 6, 8 et 13 ; plusieurs chaînes ont été renouvelées aux différentes écluses, ainsi que les rouleaux. Les tables tournantes et le mécanisme des ponts tournants aux écluses nos 11 et 13 ont été renouvelés.

Ponts.

Un nouveau pont tournant a été construit et mis en place à l'écluse n° 12. Les abords des ponts tournants aux écluses nos 10, 11 et 13 ont été renouvelés.

Le pont tournant à l'écluse nº 14, Valleyfield, a subi des réparations considérables.

Un des ponts du déversoir de l'écluse d'amont a été reconstruit. Les ponts tournants aux nos 7, 8, 9, 10 et 13 ont été exhaussés et redressés, et les chaînes resserrées.

Poteaux.

Trois poteaux de défense ont été faits et plantés, un à chacune des écluses 8, 11 et 12, et les poteaux des autres écluses ont été réparés. Soixante-quinze poteaux d'amarrage ont été plantés sur les berges du canal, des deux côtés, et un grand nombre de vieux poteaux ont été enlevés et réparés.

Maisons et bâtiments.

On a construit une cuisine neuve pour l'éclusier de l'écluse n° 9, ainsi qu'un hangar à bois. On a démoli et reconstruit la mansarde de la maison du gardien du pont à Saint-Thimothée, et on a érigé un poste nouveau pour les gardiens de pont.

La toiture de la maison de l'éclusier de l'éeluse n° 6 a été couverte en tôle peinturée.

On a réparé, à l'intérieur et à l'extérieur, la maison habitée par l'éclusier Lefebvre de l'écluse n° 10, et on y a aussi construit un hangar à bois de 12 x 12 pieds.

On a peinturé à l'extérieur la maison de l'éclusier de l'écluse n° 7 et construit une véranda sur la façade de la maison ; il en a été de même pour la maison habitée par les manœuvres et le gardien de pont à cette écluse.

Une autre véranda a été construite à la maison de l'éclusier de l'écluse n° 9 et une à la maison de l'éclusier de l'écluse n° 13. Deux hangars à bois de 12 x 12 pieds et de 12 x 24 pieds respectivement, ont été construits pour les hommes préposés à l'écluse n° 7 et pour le gardien du pont.

Un hangar de 12 x 18 pieds, construit à l'écluse n° 6, a été démoli par une tempête peu de temps après avoir été érigé, et a été reconstruit. Des hangars à bois de 12 x 12 pieds ont aussi été construits pour les éclusiers Bonnin, Dubois, Leduc, Boyer, Bertrand, Dandurand et pour le batelier Cardinal ; tous les hangars ont été peinturés.

On a agrandi le magasin du canal en construisant une avenue de 12 x 13 pieds. La toiture de la maison habitée par le batelier Olivier Lafleur a été réparée, et le plancher de la cuisine a été peinturé.

La clôture des terrains du canal sur lesquels sont érigés les ateliers a subi des réparations considérables.

Un grand nombre de ponts de ferme ont été construits et tous les autres ont été tenus en bon état.

Berges, barrages et fossés.

On a reconstruit la berge du déversoir du côté sud de l'écluse n° 12, qui avait été emportée sur une longueur de 50 pieds et une hauteur de 8 à 9 pieds. La berge du canal qui avait aussi été avariée, a été réparée, et trois ponts que l'eau avait emportés ont été reconstruits. Le barrage d'aval, à Valleyfield, a été macadamisé sur toute sa longueur et sa largeur, l'été dernier et recouvert d'une couche de gravier.

La levée nord du canal a été recouverte de gravier sur une distance considérable. La digue de la baie de la Faim (*Hungry Bay*) a aussi été recouverte de pierre concassée et de gravier sur une bonne distance, et ses fuites ont été bouchées. Les bords du canal, de chaque côté, ont été bien entretenus. Les fossés et les " décharges " ont été soigneusement nettoyés et les mauvaises herbes fauchées dans le bon temps.

Les chemins publics, qui suivent le bord du canal sur une distance de 27 milles et vont jusqu'à Godmanchester, ont été tenus en bon état.

Un mur de 40 pieds de longueur, en maçonnerie au ciment, a été construit vis-à-vis le moulin de McDonald, et deux déversoirs de décharge, qui n'étaient d'aucune utilité, ont été comblés avec de la terre.

Bac et chalans.

Le bac et les chalans ont été tenus en bon état; des réparations considérables ont aussi été faites au bateau de Valleyfield.

Sur un crédit de $16,800 affecté aux réparations pour l'exercice il a été dépensé $14,089.86, ce qui laisse une balance de $2,710.14.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. F. BÉIQUE,
Surintendant.

M. Ernest Marceau,
Ingénieur inspecteur intérimaire des canaux,
Montréal.

CANAL DE CHAMBLY.

Bureau du surintendant,
Bassin de Chambly, 15 août 1893.

Monsieur,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel des travaux exécutés sous ma surveillance, sur le canal de Chambly, pendant l'exercice 1892-93.

Le canal a été fermé le 1er décembre 1892 et rouvert à la navigation le 8 mai 1893.

Trois fois dans le cours du mois de mai dernier des fuites se sont produites dans les murs latéraux du coursier de décharge du déversoir en aval de l'écluse n° 6; ces accidents furent immédiatement réparés, de sorte que la navigation n'en souffrit pas. Il n'est arrivé aucun autre accident.

Les vieux travaux ont été tenus en bon état, et il a été fait des travaux neufs pour faciliter la navigation et aussi l'ouvrage dans les ateliers du canal.

ENTRETIEN ET TRAVAUX.

Dépenses imputables sur les réparations.

Bords du canal.—Le perré à pierres sèches en dedans du chemin de halage, depuis le mille 1½ jusqu'au mille 6, a été refait dans l'automne de 1892, et à la fin d'avril dernier tout le perré intérieur du même côté a été visité et réparé depuis Chambly jusqu'à Saint-Jean, de même que certaines portions de celui de l'autre côté sur une distance de quatre milles.

Le perré à pierres sèches du côté ouest, en aval du pont n° 7, a été refait sous le pont du chemin de fer Vermont-Central et ailleurs sur une longueur totale de 400 pieds.

Des excavations dans le chemin de halage entre les milles 8½ et 10½ ont été comblées avec des petites pierres recouvertes de terre.

Le chemin macadamisé de l'île Sainte-Thérèse, sur une distance de 2½ milles, a été entretenu avec soin. On a nettoyé le fond du canal dans les endroits où il s'était accumulé des pierres et de la terre, surtout au pied des écluses, et aussi les cours d'eaux par lesquels s'écoulent les eaux des terres du côté ouest du canal.

Les mauvaises herbes ont été fauchées, dans le bon temps, de chaque côté du canal.

Ecluses.—Les neuf écluses ont été rejointoyées au ciment de Portland.

Un vantail de la porte d'amont de l'écluse n° 5 a été renouvelé; l'autre vantail a aussi été construit, mais mis en réserve pour jusqu'à ce qu'on en ait besoin.

Une porte de réserve a été commencée pour l'écluse de prise d'eau à Saint-Jean (10 milles en amont des ateliers). Cette porte sera achevée plus tard et transportée à l'endroit en question pour y être utilisée en cas d'accident.

Trois vieux balanciers ont été remplacés par des neufs. Trois cadres hauts de 12 pieds, pour les pertuis en dedans des bajoyers, ont été faits et mis en place—deux à l'écluse n° 2 et l'autre à l'écluse n° 7.

Les pertuis de 14 portes et 8 pertuis de bajoyers ont été refaits sur un nouveau modèle, amélioration très importante qui facilite les éclusages et fait qu'il y a eu moyen de réduire le personnel des manœuvres.

Avant que l'eau ne fut remise dans le canal, le printemps dernier, les buscs des écluses ont été renforcés. Le busc de l'écluse n° 5, que l'on avait coupé pour épuiser cette écluse pendant sa construction, a été ajusté et réparé. Le bois d'un busc de réserve a été préparé et serré.

Canaux de décharge.—Pendant le rigoureux hiver de 1892-93 il a fallu une somme considérable de travail pour empêcher que les pertuis des déversoirs ne fussent obstrués par la glace, qui se formait continuellement. Quatre-vingt-dix pieds du garde-corps du déversoir de Fryer, qui menaçaient ruine, ont été renouvelés, et la plate-forme qui recouvre cette construction a été élargie de 3 pouces. De légères fuites qui, toutefois, n'exigeaient pas l'abaissement de l'eau dans le canal, ont été bouchées—une au canal de décharge de Fryer, et l'autre au déversoir de la station électrique.

Le mur du coursier de décharge du déversoir susmentionné, en arrière de la station d'électricité, qui avait été dérangé par l'eau du canal avec une colonne de 32 pieds, a été reconstruit, du côté est, sur une longueur de 75 pieds.

Ainsi que je l'ai déjà dit, au commencement de ce rapport, il a fallu, par trois fois, reglaiser le canal de décharge en aval de l'écluse n° 6. Une importante amélioration, de nature à mettre un terme aux fuites qui se produisent souvent ici, serait de faire deux pertuis à ce canal de décharge; le corroi ne serait jamais dérangé, et ainsi disparaîtrait la cause générale de ces fuites (le glaisage dans le printemps, alors que la terre est encore gelée).

Ponts.—La basse température d'un hiver sans neige a été cause que la gelée à pénétré profondément dans le sol, de sorte que toutes les constructions enfoncées dans la terre ont été dérangées plus que d'habitude. Les assiettes de ponts ont souffert plus que le reste, et il a fallu élever presque tous les ponts, puis rajuster les pivots et les couronnes de roulement.

Les longrines du pont n° 5 ont été renforcées, et il a été fait de nouveaux abords aux ponts n°s 1 et 8. Les tabliers des ponts n°s 1, 2, 3, 4, 5 et 6 ont été en partie renouvelés et leur charpente peinturée.

Les ponts du chemin de halage sur l'île Sainte-Hélène, ainsi que ceux du chemin public, n'ont demandé que de légères réparations et ont été tenus en bon état.

Le bois d'un pont tournant de réserve a été préparé et serré pour jusqu'à ce qu'on en ait besoin.

Quais, jetées et estacades flottantes.—La jetée conductrice du Bassin de Chambly, à l'entrée inférieure du canal, a été planchéiée avec du madrier de pruche de 3 pouces, sur une longueur de 300 pieds et une largeur de 26; les autres 200 pieds de cette jetée ont été réparés. On a prolongé de 70 x 20 pieds le quai en amont du pont n° 8, pour faciliter le déchargement de la houille.

Les cavités des quais de Saint-Jean ont été comblées, et les monceaux de terre provenant de l'emploi de grues pour décharger des bateaux, etc., ont été étendus et régalés aux frais des personnes qui s'étaient servi de ces quais.

Les 400 pieds de quais, jetées et estacades ont été tenus en bon état durant toute l'année.

Perré à pierres sèches.—Le perré à pierres sèches du canal de décharge, entre les propriétés Malo et Ostigny, a été élevé de 3 pieds sur une longueur de 75 pieds, et un nouveau perré, de 50 pieds de long, a été construit jusqu'à la rivière; le vieux mur à l'est de la décharge en question a été visité et réparé.

Chemins.—Quatre toises de pierre concassée ont été employées pour combler les ornières du chemin macadamisé de l'Etat, entre les ponts n°s 1 et 2. Les chemins à l'usage des cultivateurs, le long du canal, ont été entretenus.

Aqueduc-siphons.—Les trois siphons par lesquels s'écoule l'eau des fermes, sur le côté ouest du canal, ont été nettoyés, de même que leurs abords. Le mur de fuite de l'aqueduc n° 1 a été reconstruit. Les "décharges" d'aqueducs, qui mesurent au moins 2,000 pieds de longueur, entre le canal et la rivière, ont été débarrassées de leurs glaces par deux fois dans le cours de l'hiver, et l'on a curé 8 milles de fossés.

Bâtiments.—Les toits de quatre phares ont été couverts en tôle et peinturés. Les plafonds et les murs de refend de la maison éclusière, à l'écluse n° 2, dont les enduits demandaient constamment des réparations, ont été lambrissés avec du bois embouveté, d'un demi-pouce, et peinturés.

Diverses réparations ont été faites aux maisons éclusières des écluses n°s 3, 4 et 8, ainsi qu'aux habitations des gardes des ponts n°s 4, 6 et 8.

Trois portes extérieures ou d'hiver ont été mises aux maisons des gardes des ponts n°s 4 et 6, et les toits de ces maisons ont été couverts en tôle et peinturés. Les toits de la maison du garde et du hangar au pont n° 2, ainsi que le côté nord du toit du dépôt de ferronnerie et ceux des maisons de garde des ponts n°s 3 et 4 ont aussi été couverts en tôle et peinturés.

Les maisons des surveillants des ponts n°s 2, 3, 4, 5 et 6, ainsi que les maisons de garde des ponts n°s 2, 3, et 4, ont été peinturés et les clôtures qui les entourent blanchies à la chaux par les gardiens eux-mêmes. Les différents bâtiments dans le chantier de l'Etat, à l'exception des principaux ateliers, ont été blanchis à la chaux, de même que la clôture.

Il a été construit, à la station d'électricité, un hangar de 20 x 20 pieds pour l'emmagasinage de la houille et du matériel électrique, etc. Le terrain a été régalé et entouré d'une clôture.

Il a été construit, dans le chantier, un hangar de 75 x 37 pieds pour l'emmagasinage du bois de sciage et de charpente, des grues, des voitures de roulage, etc., et un ventilateur a été mis à la couverture de la chambre de la machine.

Il a été fait des modifications et améliorations considérables au bâtiment occupé conjointement, comme bureaux, par le surintendant et le receveur, à Chambly. Le vieux toit a été démoli et remplacé par un autre à la Mansard; il a été fait deux nouveaux escaliers, et le vestibule a été agrandi pour la commodité du public en général.

Clôtures.—Les réparations nécessaires ont été faites aux clôtures. Le garde-corps de 6 milles de longueur, le long du chemin public, a été achevé vis-à-vis de l'île Sainte-Thérèse; 4,000 pieds du garde-fou et 140 poteaux de cèdre ont été remplacés. Sur toute la distance on a coiffé les poteaux d'un chapeau de fer galvanisé pour tenir en place le câble de fil métallique de $\frac{5}{8}$ de pouce, aussi bien que pour protéger la tête des poteaux; il a ainsi été placé 2,640 de ces chapeaux.

Le vieux "garde-corps" dans la ville de Saint-Jean a été réparé pour l'année ou pour jusqu'à ce qu'il soit construit une clôture plus convenable.

Chalans.—Les quatre chalans ont été réparés et calfatés; le pont de l'un d'eux a été replanchéié, et un mât de grue neuf a été fait et mis en place sur le chaland servant aux réparations.

Matériel fixe à vapeur ou électrique.—Plusieurs perfectionnements ont été faits au matériel fixe dans les ateliers du canal et à la station électrique.

Comme les années précédentes, le tuyau qui alimente la turbine a été couvert de paille de pois à l'approche de l'hiver, par précaution contre la gelée. Dans le mois d'avril, lorsque l'eau a été retirée du canal, on a soigneusement râclé et peinturé, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, ce tuyau qui a 330 pieds de longueur et 40 pouces de diamètre. L'un des coussinets intérieurs de la turbine, qui s'était dérangé, a été rajusté.

L'arbre moteur actionné par la vapeur ou l'électricité, dans les ateliers, a été partagé en trois sections qui peuvent être réunies ou séparées au moyen de leviers ou manchons d'embrayage et de désembrayage.

La grue roulante a été pourvue d'un mât plus solide.

Une grue mobile a été installée dans le grand hangar, pour l'emmagasinage des grosses pièces de bois, telles que bras de grues, balanciers, longrines de ponts, etc.

Téléphone.—Comme d'habitude le téléphone a rendu d'importants services à la navigation et a aussi été très utile pour activer les travaux. Les détériorations causées aux instruments par la foudre sont réparées aux ateliers, et pour cela l'on a toujours des pièces de rechange en magasin. Il est très rare qu'on soit obligé d'envoyer quelques morceaux que ce soit à Montréal pour les faire réparer. Ce sont les ouvriers du canal qui rétablissent les fils quand le vent ou d'autre chose les brise.

Outils.—On s'est procuré des outils de charpentier en nombre suffisant pour hâter les travaux.

Les pinces, ciseaux, pics et outils de maçon sont faits et réparés à la forge du canal.

En outre des grandes quantités de bois de charpente qui ont été employées dans la reconstruction des écluses, tout le bois qu'il faut pour les réparations et la construction est scié et raboté dans les ateliers.

Dix mille livres de fer ont été travaillées et préparées à la forge, pendant l'année ; 42 brouettes ont été réparées et il a été fait 7 traîneaux à pierre, outre une grande quantité de manches de haches, de pics, de marteaux, etc.

Le crédit pour les réparations était de	$12,500.00
La dépense a été de.....	12,450.43
De sorte qu'il reste une balance de.....	$ 49.57

Dépenses imputables sur le revenu.

Les travaux de cette catégorie sont les suivants, savoir :—

1. Reconstruction du bajoyer est de l'écluse n° 5.
2. Clôtures.
3. Perré à pierre sèches le long du chemin public.
4. Moteur électrique, etc.
5. Busc à l'écluse n° 9.

Reconstruction du bajoyer est de l'écluse n° 5.—Le bajoyer est de l'écluse n°5, à partir d'environ dix pieds plus bas que la porte d'amont, comprenant les enclaves, les culées, le sas et le mur en aile au-dessous de la porte d'aval, a été démoli jusqu'au plafond de l'écluse, et reconstruit sur une hauteur de 17 pieds. Huit rangs de pièces de pin dressées au fruit de 1 pouce par pied furent posés les uns sur les autres avec huit rangs de pièces de pruche en arrière, le tout joint ensemble au moyen de chevilles barbelées en fer.

Le massif de pierre en arrière fut construit en même temps et lié à la muraille de bois en avant, sur une hauteur de 10 pieds 4 pouces, à l'aide de nombreuses barres de fer d'un pouce et un quart d'épaisseur, sur 8 et 12 pieds de longueur, mises en travers de tout le mur et boulonnées à des blocs de chêne encastrés dans le massif.

Au printemps quatre assises de pierres de parement furent posées sur la muraille de pièces de bois, et une assise de couronnement, large de trois pieds, fut mise pardessus le tout. Une fois l'ouvrage fini, les deux grues, les lampes électriques et ce qui restait de matériaux furent enlevés, le terrain nivelé et du gravier étendu sur les abords de l'écluse et dans le voisinage.

Le crédit pour reconstruire 90 pieds de bajoyer était de $6,000, mais lorsqu'on se mit à la défaire on s'aperçut que le reste de cette construction, y compris le mur en aile, ne valait plus rien ; ordre fut donc donné de le démolir, ce qui fit 60 pieds de bajoyer de plus à reconstruire. Et pour cela il fut accordé un crédit supplémentaire de $1,500.

Crédit.....	$6,000.00
Crédit supplémentaire.....	1,500.00
	$7,500.00
Dépense	7,499.87
Balance.....	$ 0.13

Clôtures—La longueur totale des clôtures, sur la ligne du canal, est de $10\frac{3}{4}$ milles. Si l'on en retranche $2\frac{1}{2}$ milles faite l'année précédente, on voit qu'il en restait $8\frac{1}{4}$ milles à faire. La clôture fut construite avec des poteaux de cèdre ronds, d'un diamètre de 5 pouces au petit bout, supportant quatre fils métalliques et surmontés d'un câble d'acier de $\frac{1}{4}$ pouce. Ces poteaux furent plantés à 10 pieds de distance les uns des autres, en ligne avec les bornes du canal, et à une profondeur de $3\frac{1}{2}$ pieds. Il a fallu creuser le sous-sol, composé principalement de tuf, avec la pince, ce qui explique pourquoi cette clôture a coûté si cher; mais c'est une clôture de premier ordre.

Il a été ainsi construit 31,350 pieds de clôture, ce qui en laisse 12,210 pieds à construire.

La somme demandée et jugée nécessaire pour faire l'ouvrage était de $3,670, mais il ne fut accordé que $2,500. On tiendra compte des matériaux disponibles lorsque seront préparées les prévisions budgétaires pour le prochain exercice.

Crédit	$2,500.00
Dépense	2,499.95
Balance	$ 0.05

Perré à pierres sèches.—La levée du canal, du côté du chemin public ou côté ouest, entre le pont n° 3 et Saint-Jean, sur une distance de 7 milles, est généralement haute; comme elle n'est pas défendue par un mur de soutènement, l'eau la mine sans cesse, de sorte qu'il se produit fréquemment des éboulements quelquefois assez considérable pour gêner sérieusement ou même obstruer la navigation.

Tant que le dragueur a été stationné dans le canal, ces éboulements n'ont pas été de grande importance, mais maintenant qu'il est parti, il est plus dangereux et de beaucoup plus dispendieux de relever ces éboulements et d'en remettre les matières en place.

Il est absolument nécessaire de construire un mur d'une coupe transversale de 9 pieds pour maintenir la levée et le chemin en place.

Il a été voté un crédit de $1,000 pour construire des perrés à pierres sèches sur les points les plus exposés. On pratique au pied de la levée une tranchée qui pénètre jusqu'à la surface naturelle du sol, et l'on place dans cette tranchée une assise de grosses pierres mesurant jusqu'à une verge cube, puis l'on remplit les interstices avec des petites pierres pour empêcher que la terre ne soit affouillée. Sept mille sept cent-vingt pieds de levée ont ainsi été protégés, dans les endroits les plus exposés, aux milles n°s 4, 7 et 9, et 1,300 pieds au mille $10\frac{1}{2}$—ce qui fait en tout 8,520 pieds linéaires.

Crédit	$4,000,00
Dépense	3,399.54
Balance	$ 0.46

Moteur électrique.—Un moteur électrique d'une force de 25 chevaux, actionné par deux machines dynamiques à incandescence, placées à la station électrique, $1\frac{1}{2}$ mille en amont, a été installé dans l'atelier, où il est en opération depuis le mois de juin. Il marche admirablement et est toujours prêt à actionner les machines en quelque temps que ce soit. Cela économise considérablement de combustible et de travail.

Crédit	$2,090.00
Dépense	2,082.65
Balance	$ 7.35

Le système électrique est maintenant complet sur le canal de Chambly. L'éclairage intérieur, tant à Chambly qu'à Saint-Jean, est très satisfaisant. Les ateliers sont éclairés à l'électricité et les machines sont actionnées par la même force. La dépense annuelle ne s'élève qu'à $1,765 pour Chambly, et à $300 pour éclairer l'écluse de prise d'eau, ainsi que les bureaux du havre et du canal à Saint-Jean, soit en tout, à $2,065.

Ecluse n° 9.—L'écluse n° 9 au pied du canal, dans le bassin de Chambly, n'a pas été mise à sec depuis cinquante ans, époque à laquelle remonte sa construction, et pendant les éclusages l'eau s'en échappe d'une façon dangereuse.

Il a été voté une somme de $1,000 pour mettre cette écluse à sec, la pourvoir d'un busc neuf et en examiner le plafond afin de s'assurer de ce qu'il y a à faire pour rendre l'écluse étanche.

Il fut impossible de commencer l'ouvrage avant le 1er mai, vu que la glace avait 3 pieds d'épaisseur dans le sas de l'écluse, de sorte qu'il ne restait qu'une semaine dans laquelle opérer; le temps se trouva donc si court que le moindre obstacle aurait pu faire échouer l'entreprise. D'abord, la chaudière de la pompe à vapeur, quand on en vint à en faire l'essai, fut trouvée impropre au service; il fallut donc recourir au moteur électrique pour actionner cette pompe, mais nous ne pûmes pas encore réussir, pour les raisons énoncées dans mon rapport à M. Parent, en date du 7 mai—n° 530, lequel j'annexe au présent, afin de vous donner une idée juste de l'affaire.

Afin d'économiser autant que possible, dans une entreprise où l'on courait tant de risque, on fit rendre à l'écluse n° 9 les poutrelles de toutes les écluses à partir de Saint-Jean, afin de n'avoir pas à acheter de bois. Depuis, ces poutrelles ont été renvoyées à leurs écluses respectives, et l'on a acheté du bois pour faire un peu de poutrelles à l'écluse n° 9 en question.

Le travail relatif à cette entreprise, y compris la dépense du plongeur de Saint-Ours, n'a coûté que $382.43; le reste des déboursés est représenté par l'achat de matériaux qui seront utilisés quand nous reprendrons les travaux dans un temps plus propice.

Crédit	$1,000.00
Dépense	991.98
Balance	$ 8.02

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. B. BENOIT,

Surintendant du canal de Chambly.

Mr E. Marceau,
Ingénieur inspecteur intérimaire,
Montréal.

CANAL DE CHAMBLY.

Bureau du surintendant,
Bassin de Chambly, 7 mai 1893.

Monsieur,—Je regrette d'avoir à vous informer que les travaux commencés pour mettre l'écluse n° 9 à sec, renouveler le busc et s'assurer de l'état général du plafond (ce qui n'a pas été fait depuis 50 ans), ainsi qu'autorisé par le crédit supplémentaire de $1,000 voté à la dernière session, n'ont pas été exécutés pour les raisons suivantes, savoir :—

1. Impossibilité de commencer les batardeaux avant le 1er de mai, vu que la glace avait encore 3 pieds d'épaisseur dans le sas de l'écluse le 28 avril dernier, date de son départ.

2. Construction des batardeaux rendue difficile par des pluies torrentielles qui firent monter l'eau de 2 pieds en une seule journée, dans la rivière, ce qui nous força d'élever le barrage jusqu'à 22 pieds au-dessus du plafond de l'écluse.

3. Insuffisance d'une pompe de 5 pouces de diamètre seulement; insuffisance, aussi, du crédit qui ne nous permettait pas de nous assurer d'avance, à Montréal, d'une pompe et d'une machine à vapeur de force convenable. Après avoir marché cinq heures le moteur, qui, comme lors de son essai, fonctionnait très bien, manqua. Même s'il n'avait pas manqué, la pompe qui enlevait 6 pouces d'eau à l'heure pour commencer n'aurait pas pu vider l'écluse une fois la profondeur de 10 pieds atteinte; à cause de la différence de niveau dans l'eau, la pression extérieure aurait fait pénétrer l'eau dans l'écluse par les fissures qui sont inévitables en pareilles circonstances.

4. Impossibilité (en supposant que le crédit eut été suffisant), à cause de la saison avancée, de faire venir de Montréal, par les chemins d'hiver qui étaient mauvais, une pompe et une machine de 20 chevaux-vapeur pour achever l'épuisement de l'écluse. Cela aurait pris une semaine de plus, en supposant qu'on eut pu avoir ces machines prêtes à fonctionner. L'ouverture du canal se serait trouvée retardée pour le moins jusqu'au 15 de mai, ce qui aurait été certainement trop tard.

Pour toutes ces raisons, que je vous ai fait connaître par téléphone, vous m'avez donné l'ordre de suspendre les travaux et de tout préparerpour ouvrir le canal le 8 du courant, ainsi que promis au public.

Avant de s'en retourner le plongeur a réparé le busc autant que possible ; il croit que ce busc durera toute la saison. S'il y a danger, les travaux pourront être repris en juin, à l'eau basse. Les matériaux achetés à cette fin seront alors utilisés et les travaux exécutés partie avec la balance du crédit qui reste en caisse, et partie à même le crédit affecté aux réparations.

Les cas échéant la navigation sera malheureusement arrêtée pendant quelques jours, mais la question d'urgence primera tout. Si la partie inférieure de l'écluse n° 9 n'exige pas impérieusement des réparations dans le cours de l'été, il sera préférable d'attendre jusqu'à la fin de novembre, à la clôture de la navigation, pour exécuter les travaux voulus. A cette époque là les exigences de la navigation n'existent plus, et dans le cas où il surgirait des complications imprévues on aura le temps d'y obvier.

Votre obéissant serviteur,
P. B. BENOIT,
Surintendant C. C.

Mr H. Parent,
Ingénieur inspecteur,
Montréal.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

Bureau du surintendant, Saint-Ours, 7 août 1893.

Monsieur,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport pour l'exercice 1892-93.

Les travaux suivants ont été exécutés, savoir :—

L'écluse a été fermée le 30 novembre 1892 et rouverte à la navigation le 18 avril 1893.

ÉCLUSE.

Le terrain de chaque côté de l'écluse a été tenu en bon état, et l'on a réparé les manivelles et les chaînes. Les poteaux de réverbère ont été peinturés et les vitres cassées remplacées. Les barrières ont été réparées et peinturées et leurs ferrements tenus en bon état. On a aussi renouvelé des poteaux d'amarrage.

BARRAGE.

Des pièces de bois ont été placées à l'extrémité ouest du barrage, et de grosses pierres y ont été déposées pour empêcher les éboulements. On a visité cette construction pour s'assurer si tout était en bon état, surtout les madriers placés au sommet pour tenir l'eau à la bonne hauteur.

ILE.

Le terrain appartenant à l'Etat sur l'île a été nettoyé et bien entretenu. De la pierre a été transportée en chaland et déposée aux extrémités d'aval et d'amont pour empêcher que les crues ne fassent des dégâts, et aussi sur le terrain entre l'écluse et le moulin.

CHALANS.

Les chalans ont été réparés, calfatés et peinturés.

BATIMENTS.

Les bâtiments extérieurs ont été convenablement réparés et blanchis à la chaux, de même que les clôtures.

QUAIS ET JETÉES.

Diverses réparations ont été faites aux quais, et une plate-forme neuve, de 3 pieds de hauteur, construite; on a chargé cette plate-forme de pierre pour empêcher que la glace ne la soulève.

Les jetées ont été réparées, et des échelles, ainsi que des poteaux d'amarrage, renouvelées.

On a coupé la glace le long des quais et autour des jetées pour empêcher l'eau haute de les soulever.

ESTACADES FLOTTANTES.

Le dessus des estacades flottantes se trouvant trop près de la surface de l'eau a été élevé de 4 pouces pour la sécurité des personnes qui s'en servent. Ces estacades ont été mises en lieu sûr dans l'automne et remises en place dans le printemps.

TRAVAUX DIVERS.

Les clefs des batardeaux servant à épuiser l'écluse ont été démontées et le bois empilé. Les brouettes ont été réparées, la scie de long et les scies à deux mains limées, et le bois de chauffage du "chantier" et de l'atelier coupé en deux. Tout le bois de charpente et de sciage de l'État a été mis en sûreté et empilé comme il faut.

Les outils, câbles, matériaux, etc., ont été mis en ordre et en sûreté dans l'atelier et les hangars.

Crédit	$2,000.00
Dépense	1,994.34
Balance	$ 5.66

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ALFRED CODERRE,
Surintendant.

Mr E. MARCEAU,
Ingénieur inspecteur intérimaire,
Montréal.

MONTRÉAL, 29 août 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur le "système de dessèchement perfectionné le long de la limite nord du canal de Lachine", qui a été sous mon contrôle durant l'exercice 1892-93.

L'ouvrage avait été commencé en août 1891 et était en cours au commencement de l'exercice.

J'ai fait marcher en même temps les travaux du drain collecteur le long du canal depuis la côte Saint-Paul en montant, et ceux de l'aqueduc allant de Rockfield vers Lachine.

Lorsque ces travaux furent suspendus, à cause de mauvais temps, le 8 novembre 1892, il y avait d'achevé 4,500 pieds du drain collecteur et 515 verges linéaires de l'aqueduc.

Dans le printemps de 1893 on reprit les travaux du drain collecteur le 12 avril, et ceux de l'aqueduc vers le 20 du même mois.

Au 30 juin il avait été achevé, depuis le commencement de l'exercice, 9,750 pieds du drain collecteur et 779 verges linéaires de l'aqueduc.

Voici quelles étaient, à la fin de l'exercice 1892-93, les longueurs totales de chaque ouvrage achevées depuis le commencement en l'année 1892:—

	Achevés.	Longueur totale.	A achever.
Drain collecteur	14,750 pds.	16,700 pds.	1,950 pds.
Tranchée de raccordement	950 pds.	1,150 pds.	200 pds.
Aqueduc	1,229 vgs.	2,140 vgs.	911 vgs. lin.

On a rencontré de la roche sur à peu près la moitié de la longueur de drain collecteur construite pendant l'année, et sur toute celle de l'aqueduc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L. G. PAPINEAU,
Ingénieur dirigeant.

Mr E. MARCEAU,
Ingénieur inspecteur intérimaire des canaux,
Montréal.

MONTRÉAL, 2 octobre 1893.

MONSIEUR,— J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur le levé hydrographique du lac Saint-Louis que j'ai continué pendant l'exercice clos le 30 juin dernier.

Dans le cours de l'été de 1893, c'est-à-dire entre le 15 juin et le 19 novembre, le levé du lac a été poussé depuis l'île Saint-Nicolas jusqu'au pied des îles de Beauharnois, distance d'un peu plus de quatre milles. Des sondages y ont été faits, à de courts intervalles, sur des lignes parallèles en travers de plus de la moitié du lac, éloignées de 200 pieds les unes des autres pour les premiers trois milles et de 400 milles pour le reste de la distance.

La rivière Châteauguay a aussi été étudiée depuis son embouchure jusqu'aux premières îles, mais il n'y a pas été fait de sondages.

Voici le résultat des opérations de l'été :—

Nombre de triangles exécutés	21
do d'angles mesurés, y compris angles de sondages	3,327
Ligne de bord étudié (îles comprises), milles	17½
Chemins arpentés	4½
Nombre de milles parcourus en sondant	197
do de sondages	29,700
Superficie couverte par les sondages, milles	8¾

La saison n'a pas été favorable aux opérations ; de fréquentes pluies et de grands vents ont été la cause de beaucoup de retard.

Dans le cours de l'hiver une ligne d'alignement, longue de 2¾ milles, a été soigneusement mesurée sur la surface gelée du lac et reliée à la triangulation faite l'été précédent.

Des tables corrigées de latitudes et de différences en longitude ont aussi été calculées et une carte du lac commencée ; je n'ai pas pu achever cette dernière parce que j'ai été appelé à faire le détail estimatif du coût d'un agrandissement projeté du canal de Lachine, et à préparer plusieurs relevés pour l'enquête sur les ponts de la rue Wellington.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissont serviteur,
L. S. PARISEAU,
Ingénieur dirigeant.

M. ERNEST MARCEAU,
Ingénieur inspecteur par intérim,
Montréal.

MONTRÉAL, 21 septembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur les opérations de la flotte de dragage pour 1892–93.

Le dragueur a opéré à Lachine, en amont de l'ancienne écluse, où son ouvrage consistait a nettoyer le fond du chenal jusqu'à la profondeur de 10 pieds. Environ 1,000 verges cubes de roche noire ont été extraites et déposées en eau profonde sur le lac Saint-Louis. Deux chalans à bascule ont été empruntés des commissaires du havre de Montréal pour cet ouvrage, et un remorqueur affrété de M. Clément pour desservir le dragueur.

Le 15 août les chalands à bascule furent renvoyés aux commissaires du havre de Montréal, et la grue à vapeur et les bateaux plats ramenés à Lachine pour y travailler au nouveau barrage. Le dragueur opéra avec les bateaux plats, et environ 3,917 verges cubes de tuf furent extraites, et déposées par la grue à vapeur le long de ce nouveau barrage.

Le 1er novembre le remorqueur conduisit le dragueur à Dorval, ou 250 verges cubes d'argile furent extraites pour le nouveau pont Wellington.

Le 5 novembre le remorqueur conduisit le dragueur à Montréal, et le 8 fut commencé le dragage au pont Wellington, où 3,640 verges cubes de tuf furent extraites et déposées sur le côté sud du canal par la grue à vapeur.

Le 1er juillet, le dragueur n° 1 et sa flotte furent remorqués de Chambly à Montréal et mis dans le bassin du hangar à farine, dont le fond fut nettoyé jusqu'à la profondeur de 12 pieds. On affréta un remorqueur de M. Gariépy pour desservir le dragueur. Environ 4,490 verges cubes de tuf et d'argile furent extraites et déposées, au moyen d'une grue à cheval, sur le côté sud du canal, en amont de l'écluse Saint-Gabriel, où ces matières servirent à réparer le chemin de halage.

Le 4 octobre la *Dominion Pipe Foundry*, de Lachine, emprunta le dragueur susmentionné et le remorqua à Dorval afin d'y extraire de l'argile pour sa fonderie; ce dragueur fut renvoyé à Montréal le 8 et placé dans le bassin du hangar à farine.

Le 26 novembre, les dragueurs nos 1 et 2, la grue à vapeur, le yacht et deux arches furent conduits à la forme de radoub de Tate et démontés pour qu'il y fût fait des modifications et améliorations au cours de l'hiver; le reste de la flotte passa l'hiver dans le canal Lachine, près de la forme de radoub de Tate, et les deux remorqueurs furent renvoyés à leurs propriétaires.

Des modifications radicales ont été faites au dragueur n° 1. Son appareil oscillant étant d'un ancien type et presque usé, a été remplacé par un appareil perfectionné en acier, avec grappin d'acier et une meilleure force de levier pour manœuvrer l'appareil. Le tuyau d'alimentation et le vieux régulateur, qui ne valait plus rien, ont été remplacés par un régulateur Judson neuf et un plus gros tuyau de vapeur muni d'une soupape d'arrêt. Le dragueur a aussi été pourvu d'un nouveau sytème de leviers brisés ainsi que d'une nouvelle roue dentée droite avec pignon.

La béquille d'ancrage étant de vieux modèle et très incommode, a été remplacée par une ancre flottante. Le pont de l'arrière a été allongé de 8 pieds en forme de V et assujéti à la coque au moyen de liens de fer, et il été fait, pour recevoir l'ancre, un bâti solidement lié et boulonné; il a aussi été fait une nouvelle béquille au complet, avec engrenage, pour l'ancre. Les coulisseaux d'avant de l'ancre étant vieux et usés ont été remplacés par des neufs. Des réparations ont été faites au pont, et la coque—de même que ce dernier—a été calfatée à nouveau partout et repeinturée. Pour toutes les modications susmentionnées il a été préparé une collection complète de dessins qui en font voir les différentes élévations.

La table oscillante du drageur n° 2 étant trop faible a été remplacée par une plus forte construite avec des modifications qui la rendent meilleure sous certains rapports. Les béquilles d'ancrage étant trop petites pour opérer en eau profonde—vu que ce dragueur a été construit pour 9 à 12 pieds d'eau—les coulisseaux ont été faits plus forts pour recevoir des béquilles de 18″ x 24″ au lieu de 18″ carrés; les coulisseaux de béquilles ont aussi été munis d'un mécanisme breveté, avec rouets et collets au sommet des béquilles et chaîne passant par-dessus ces rouets, pour éviter de percer des trous de cheville dans les béquilles; et de plus gros boulons ont été mis dans les coulisseaux avec des blocs neufs. Pour toutes ces améliorations il a été préparé une collection complète de dessins qui en montrent les différentes élévations.

La coque de ce dragueur a reçu les réparations qui se font ordinairement en printemps, c'est-à-dire qu'elle a été calfatée à neuf et repeinturée d'un bout à l'autre.

Grue à vapeur N° 2.—Plusieurs améliorations ont été faites à ce bateau. Le bout-dehors a été descendu et renforcé par places, et il lui a été fait une armature neuve en forme d'A, avec coussinet d'acier pour son sommet. Les coulisseaux d'ancrage ont aussi été enlevés et remplacés par de plus solides destinés à recevoir des béquilles de 14″ carrés au lieu de 12″, et le bateau a été muni de deux béquilles neuves. Comme le dragueur n° 2, ce bateau a été pourvu d'un mécanisme pour lever les béquilles à l'aide de la vapeur au lieu de le faire à bras.

Pour ces modifications il a aussi fallu faire de nouveaux dessins faisant voir les différentes élévations.

Le pont et la coque du bateau-grue à vapeur ont été calfatés à nouveau et repeinturés d'un bout à l'autre.

Le yacht à vapeur *Joséphine* et les deux arches ont été calfatés à nouveau et repeinturés.

Les chalans, qui ont passé l'hiver dans le canal, ont été réparés comme ils ont coutume de l'être dans le printemps.

La flotte de dragage sortit le 1er mai et alla chez Tate mettre béquilles, bras de cuiller et godets, puis le 4 elle reçut instruction d'aller travailler pour la *Montreal Cotton Company* à Valleyfield, où elle opéra jusqu'à la fin de juillet 1893.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. YALE,

Directeur du dragage.

M. Ernest Marceau.

Ingénieur inspecteur par intérim.

Canal de Lachine.

Tableau indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les bucs de l'ancienne écluse n° 1 à l'entrée inférieure et de l'ancienne écluse n° 5 à l'entrée supérieure, pendant l'exercice clos le 30 juin 1893.

Mois.	Ancienne écluse n° 1, busc d'aval.				Ancienne écluse n° 5, busc d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
1892.—Juillet	21	4	17	11	13	0	11	1
Août	19	6	17	5	12	2	10	9
Septembre	18	2	16	5	11	2	10	4
Octobre	17	1	16	1	10	7	9	11
Novembre	18	3	16	2	11	4	10	0
Décembre	33	3	16	6	11	8	10	0
1893.—Janvier	33	1	26	9	11	9	9	1
Février	27	3	25	0	10	1	8	8
Mars	28	0	24	11	10	9	8	4
Avril	33	2	22	1	12	7	10	3
Mai	25	4	20	5	16	4	12	6
Juin	24	0	20	9	15	9	13	1

Canal de Lachine.

Tableau indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur le busc de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et sur celui de la nouvelle écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice clos le 30 juin 1893.

Mois.	Nouvelle écluse n° 1, busc d'aval.				Nouvelle écluse n° 5, busc d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
1892.—Juillet	23	6	20	1	17	2	15	3
Août	21	8	19	7	16	4	14	11
Septembre	20	4	18	10	15	4	14	6
Octobre	19	3	18	3	14	9	14	1
Novembre	20	5	18	4	15	6	14	2
Décembre	35	5	18	7	15	11	14	2
1893.—Janvier	35	10	28	11	15	11	14	3
Février	29	5	27	2	14	3	12	10
Mars	30	2	27	1	14	11	12	6
Avril	35	4	24	3	16	9	14	5
Mai	27	6	22	7	20	6	16	8
Juin	26	2	22	11	19	3	17	3

Canal de Beauharnois.

Tableau indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur le busc de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et sur celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice clos le 30 juin 1893.

Mois.	Ecluse n° 6, busc d'aval.				Ecluse n° 14, busc d'amont			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1892.	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	13	0	11	1	12	11	12	0
Août	11	10	11	2	12	10	12	2
Septembre	11	5	10	1	12	5	11	2
Octobre	10	0	9	7	12	0	11	7
Novembre	11	0	9	6	12	5	11	3
Décembre	11	11	11	0	12	5	11	0
1893.								
Janvier	15	10	12	0	12	0	10	6
Février	17	4	15	0	10	9	10	4
Mars	15	6	15	0	12	1	10	6
Avril	15	9	15	4	12	7	12	0
Mai	17	0	15	3	13	10	12	0
Juin	15	3	12	10	13	0	12	7

Canal de Chambly.

Tableau indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur le busc de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et sur celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice clos le 30 juin 1893.

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1892.	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	16	6	13	9	11	7	10	2
Août	14	10	12	7	10	6	9	8
Septembre	13	10	11	6	10	2	8	8
Octobre	11	5	9	11	9	1	8	1
Novembre	12	4	9	10	9	10	8	1
Décembre	12	4	9	3	8	11	8	4
1893.								
Janvier	11	5	9	10	8	5	7	10
Février	11	0	10	2	8	2	7	10
Mars	15	3	10	11	9	10	8	0
Avril	15	2	14	0	10	8	9	0
Mai	16	0	13	10	11	3	10	3
Juin	14	11	11	2	10	5	8	11

Écluse de Saint-Ours.

Tableau indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur les bucs de l'écluse de Saint-Ours pendant l'exercice clos le 30 juin 1893.

Mois.	Ecluse n° 1, buse d'aval.				Ecluse n° 1, buse d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1892.	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	14	6	10	9	12	11	11	2
Août	12	9	9	10	11	9	10	8
Septembre	10	10	8	9	11	6	9	1
Octobre	9	0	7	5	9	10	9	1
Novembre	10	2	7	8	10	8	9	0
Décembre	11	0	9	1	10	0	8	5
1893.								
Janvier	11	7	9	10	9	2	8	6½
Février	10	7	9	5	9	0	8	3
Mars	14	1	9	9	11	0	8	9
Avril	18	4	14	0	14	4	10	10
Mai	17	2	13	9	13	8	11	10
Juin	15	6	11	6	12	4	9	11

Canal de Lachine.

Relevé des amendes et dommages-intérêts encaissés au cours de l'exercice clos le 30 juin 1893.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages-intérêts.	Totaux.
1892.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
7 sept.	Steamer *Prince of Wales*	Cie de navig. de l'Outaouais	5 00	5 00	10 00
24 do	Barge *N. Paul*	N. Paul	2 00	2 00	4 00
26 do	do *St. Pierre*	P. Mongeau	5 00	....	5 00
		Totaux	12 00	7 00	19 00

JOHN O'NEILL,
Receveur.

Écluse de Saint-Ours.

Relevé des amendes et dommages-intérêts encaissés au cours de l'exercice clos le 30 juin 1893.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages-intérêts.	Totaux.
1892.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
30 juillet.	Steamer *Anglesea*	Capit. Ls. Nadeau	5 00	.....	5 00
		Totaux	5 00	....	5 00

PHILIPPE MATHIEU,
Receveur.

ANNEXE N° 10.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR INSPECTEUR,
PETERBORO', 2 octobre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel des travaux que je dirige sous le contrôle du département des chemins de fer et canaux, pour l'exercice clos le 30 juin 1893.

La navigation s'est close le 26 novembre 1892 et rouverte le 10 avril 1893. Il y a eu en tout 2,884 éclusages. Le nombre des éclusages, toutefois, ne représente pas au juste le mouvement qui se fait sur ces eaux, attendu que plusieurs des routes régulières ayant de 15 à 25 milles de longueur ne passent par aucune écluse, de sorte qu'il n'en est pas tenu compte. Le mouvement des voyageurs et du fret continue à augmenter tous les ans.

Ainsi que je l'ai dit dans de précédents rapports, la question de l'emmagasinage de l'eau dans les réservoirs d'en haut devient de plus en plus importante, tous les ans, pour ceux qui s'occupent de navigation et ceux qui utilisent la force motrice hydraulique le long de la route. Actuellement le contrôle est partagé entre les représentants du gouvernement d'Ontario, les fabricants de bois et le gouvernement fédéral. Il est impossible, dans de pareilles circonstances, que l'approvisionnement d'eau soit aménagé comme il faut.

Durant tout l'exercice l'eau s'est tenue beaucoup au-dessus de la moyenne; les fortes pluies de la fin de l'été l'ont fait monter presque à la hauteur de la crue de printemps, et elle y est restée durant la plus grande partie de l'hiver.

Durant le printemps l'eau s'est tenue beaucoup au-dessus de la moyenne, et elle est restée à sa hauteur jusqu'à une date beaucoup plus avancée qu'on l'ait encore jamais vu, par suite de quoi les terrains bas qui avoisinent les bords ont beaucoup souffert.

Le long de cette route il y a deux catégories d'ouvrages, savoir : ceux qui ont pour but de faciliter le flottage du bois et ceux qui sont construits au profit de la navigation. Les premiers sont sous le contrôle du département des travaux publics, et les derniers sous celui du département des chemins de fer et canaux.

Voici une brève description des travaux exécutés, sous la direction du département des chemins de fer et canaux, aux différents postes le long de la route.

FENELON-FALLS.

Des charpentes de potences neuves et des treuils à manœuvrer les aiguilles ont été placés sur les deux nouveaux pertuis à l'extrémité nord du barrage, de même que sur le pertuis du côté sud qui forme l'entrée du canal de dérivation de la succession Smith. Ces pertuis ont aussi été pourvus d'aiguilles neuves.

BOBCAYGEON.

Il a été fait une ouverture de 100 pieds de lageur dans le vieux barrage, afin de pourvoir la forme de radoub d'une autre entrée. Les buscs de l'écluse ont été réparés. Une pierre d'encoignure neuve a été mise à l'une des portes d'aval. Les murs du sas d'écluse ont été en partie rejointoyés.

BUCKHORN.

Environ 500 verges de gravier ont été mises sur le barrage. Le chemin, qui part d'un point à environ 200 verges en amont de l'extrémité nord du pont tournant,

et qui a été inondé par suite de la construction des barrages de Loresick, a été élevé d'environ 2½ pieds sur une distance de 300 pieds. De menues réparations ont aussi été faites aux portes de l'écluse.

POINTE YOUNG.

Un encoffrement de 300 pieds de longueur, 9 pieds de hauteur et 12 pieds de largeur, a été construit en aval du barrage afin d'empêcher l'eau qui passe par les pertuis de mine la berge—ce qu'elle avait déjà fait sur une distance de 40 pieds.

LAKEFIELD.

Un encoffrement de 85 pieds de longueur, 9 de hauteur et 10 de largeur, a été construit le long de la rive, entre les deux barrages, pour empêcher l'affouillement ultérieur de la rue.

PETERBORO'.

Un plancher neuf a été posé dans l'un des pertuis, et le barrage a aussi été replanchéié à neuf. De menues réparations ont été faites à l'écluse.

HASTINGS.

L'envers du bajoyer sud a été reconstruit en pierres sèches. Les plates-formes à la porte d'aval ont aussi été reconstruites. Les portes ont reçu des réparations. Les portes de l'écluse et le bureau ont été peinturés.

HEELY'S-FALLS.

Le barrage, construit il y a plus de 50 ans, n'avait plus de solidité; il a été presque entièrement reconstruit. C'est un barrage en charpente, long de 550 pieds, et haut de 9, avec une base de 40 pieds. Le froid, survenu de bonne heure, a été cause qu'on n'a pas pu achever de le couvrir de gravier, mais il est d'ailleurs maintenant aussi bon que s'il était neuf.

CHISHOLM'S.

Des réparations ont été faites aux pertuis du barrage.

Un certain nombre de bouées ont aussi été placées pour marquer le chenal navigable.

DRAGUEUR.

Le dragueur pour lequel un crédit a été accordé, bien qu'inachevé à la fin de l'exercice, est maintenant fini. Les entrepreneurs étaient Messieurs M. Beatty & Sons, qui se sont acquittés de leur tâche d'une manière fort satisfaisante.

L'avantage d'avoir un drageur sur ces eaux sera grandement apprécié par ceux qui ont des intérêts dans la navigation. La partie tournante du pont du Grand-Tronc de chemin de fer, à Fenelon-Falls, n'était pas finie au 30 juin et ne le sera probablement que tard cet automne. Ce pont, une fois fini, offrira, pour aller au lac Balsam, une nouvelle route dont on souhaitait beaucoup l'achèvement depuis plusieurs années.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur inspecteur.

Mr C. SCHREIBER, C.M.G.,

Ingénieur en chef du département des chemin de fer et canaux,

Ottawa.

TABLEAU indiquant la hauteur maxima et minima de l'eau à chaque écluse du canal de la vallée de la Trent pour l'exercice 1892-93.

Localité.	1892.											
	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.	
	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima
	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.
Hastings	7 11	6 11	7 2	6 9	7 10	7 1	8 1	7 4	8 2	7 8	8 1	7 7
Peterborough	7 11	6 6	8 0	6 0	7 9	5 3	8 0	6 2	7 11	6 4	8 1	6 2
Lakefield	0 6½	0 0	0 10	0 3	1 2	0 3	1 0	0 2	0 9½	0 1	0 9	0 3
Pointe Young	6 9¾	5 11½	6 9½	5 8	8 0½	6 11½	8 0½	6 8½	8 2½	7 2½	8 1½	5 10
Burleigh-Falls	5 10	5 3	5 9	5 2	6 0	5 10	6 4	5 6	5 7	5 0	5 6	4 10
Lovesick	6 10	5 8	5 11	5 6	6 1	5 10	6 10	5 6	6 8	6 3	6 6	5 5
Buckhorn	6 11	6 6	6 9½	6 4½	6 10	6 6½	6 11½	6 3	6 2	5 9	6 1½	5 6
Bobcaygeon	6 10	6 6	7 2½	6 7	7 4	6 9	7 5	6 7½	7 2	6 8	6 8	5 11
Fenelon-Falls	5 3	4 5	5 10	4 7	6 6	5 1	6 4	5 5	6 5	5 5	5 3½	5 0

Localité.	1893.											
	Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.	
	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima
	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.	p. pc.
Hastings	7 7	6 10	6 9	6 7	7 9	6 8	9 10	7 10	10 4	9 8	9 9	8 3
Peterborough	6 3	5 2	5 6	5 1	7 3	5 0	9 5	7 0	9 10	9 5	9 4	8 0
Lakefield	0 2½	0 9	0 1	0 2½	0 4	0 5	2 10	0 5	3 3½	2 9½	2 10	0 10
Young's Point	6 1	4 8½	5 3	4 9¾	5 5½	4 8¾	9 11	5 6	10 5½	9 9½	9 10½	7 5
Burleigh Falls	4 10	3 8	4 4	3 11½	4 6	3 11	6 4	6 0	6 4	5 11	6 5	5 11
Lovesick	6 1	4 10	5 4	5 3	5 10	5 8	9 0	7 10	9 4	8 10	8 11	7 4
Buckhorn	5 5½	5 0½	5 0¼	4 11¾	5 7½	5 0	8 5	5 8	8 10	8 3	8 4	6 4½
Bobcaygeon	5 10	5 5	6 3	5 11	6 8	5 8	7 3	6 10	7 6	6 9	7 2	6 9
Fenelon Falls	5 2	4 9	5 4	5 2	5 6	5 2	7 6	5 6	7 11	6 8	6 10	6 4

RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur inspecteur.

ANNEXE N° 11.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR INSPECTEUR,
OTTAWA, 11 octobre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel des travaux sous mon contrôle, pour l'exercice clos le 30 juin 1893.

Navigation close à Ottawa le 30 novembre 1892.
do do Kingston-Mills do
do rouverte à Ottawa le 29 avril 1893.
do do Kingston-Mills le 1er mai 1893.

Dans tous les biez montant au point de partage (le petit lac Rideau) ou qui en descendent, l'eau a été tenue à la hauteur qu'il fallait pour avoir la profondeur voulue sur les buscs d'écluses pendant toute la saison de navigation.

Les crues du printemps dernier ont atteint une grande hauteur, mais elles se sont écoulées par les barrages à pertuis et les canaux de dérivation sans faire de dégâts serieux.

La navigation n'a pas été interrompue de toute la saison.

Voici quelles sont les principales réparations qui ont été faites sur le trajet du canal, savoir :—

Kingston-Falls.

Une porte renouvelée; 100 verges de gravier sur la levée; maison éclusière réparée; autres menues réparations.

Jones-Falls.

Une porte renouvelée; porte d'aval de l'écluse supérieure et porte auxiliaire renforcées; madrier délivré pour faire des réparations au grand pont (*Long Bridge*).

Chaffey's.

Une porte d'écluse renouvelée et diverses menues réparations.

Narrows.

Une porte renouvelée; un balancier neuf et quatres poulies de chaînes neuves.

Pont d'Oliver's-Ferry.

Au cours de l'hiver les piles ont été reconstruites depuis le niveau des basses eaux, et l'ancienne ferme à clefs pendantes a été remplacée par un tablier métallique neuf du type de la poutre Warren. Construit à l'entreprise par la *Dominion Bridge Co.*, et se composant de—

Deux travées de 81′ 0″ chaque.
Une travée de 82′ 0″ do
do 76′ 6″ do
do 35′ 6″ do
do 32′ 6′ do

Ce pont a été livré à la circulation à l'époque de la débâcle, le printemps dernier, et le public en a été très content.

Poonamalie.

Maison éclusière (frappée de la foudre) couverte en bardeau et crépie à l'intérieur. Couverture en bardeau de la maison des éclusiers renouvelée. Cent verges de gravier mis sur le barrage.

Smith's-Falls.

Maison neuve construite pour les manœuvres ; maison de l'éclusier réparée ; tablier neuf au pont tournant, et réparations générales.

Old-Sly's.

Plafond neuf, en béton, à l'écluse d'amont ; 4 balanciers neufs, et diverses menues réparations.

Edmunds.

Une porte renouvelée; gravier sur le barrage, et nouveau jeu d'aiguilles.

Merrickville.

Diverses réparations au poste. Le nouvel abord du pont tournant sur la deuxième écluse a été achevé. Un nouveau pont tournant, en acier, sur les écluses, et un nouveau pont fixe, aussi en acier, sur le canal de dérivation, ont été construits à l'entreprise par la *Canadian Bridge and Iron Co.*, dans le cours de l'hiver, et livrés à la circulation le printemps dernier. Le fait d'avoir construit le nouveau pont tournant sur la deuxième écluse plutôt que sur la première a eu pour résultat d'empêcher les retards dont la circulation des voitures souffrait tant auparavant.

Clowes.

Réparations générales.

Nicholson's.

Pont tournant renouvelé et ses abords élargis et réparés. Quatre balanciers neufs et réparations générales.

Burritt's-Rapids.

Une porte renouvelée et réparations générales.

Beckitt's-Rapids.

Réparations au pont.

Wellington-Bridge.

Pont tournant renouvelé; réparations et tablier neuf au grand pont (*long bridge*).

Long-Island.

Pont tournant renouvelé et fondement et abords neufs; porte d'aval renforcée, et diverses réparations.

Manotick.

Estacade flottante neuve placée à la tête de l'île Longue (*Long Island*).

Black-Rapids.

Longue jetée entre les écluses et le barrage en partie reconstruite, et réparations générales.

Hogsback.

Renouvelé une porte. Construit, entre l'ancien et le nouveau barrage à pertuis, un raccordement qui permet aux voitures de traverser du township de Nepean à celui de Gloucester, sur l'ancien et le nouveau barrages.

Des tabliers en bois sur fond de béton ont été mis entre les palées du nouveau barrage.

Le principal barrage a été exhaussé et régalé avec de la pierre cassée. Le chemin de halage à partir des écluses en allant vers Hartwell sur une distance de 2,500 pieds a été élargi, régalé et macadamisé, ce qui en fait un bon chemin fréquenté le long du côté sud du canal, depuis la rue Banks, Ottawa, jusqu'aux écluses de Hogsback, endroit où les voitures peuvent traverser, soit par les barrages, et gagner le chemin macadamisé du côté de Nepean, soit par le pont tournant sur les écluses, et gagner le chemin macadamisé du côté de Gloucester.

Ce chemin a été très fréquenté depuis son achèvement. L'hiver dernier il a été construit un brise-glace dans la baie, en amont des barrages, pour empêcher que ces derniers ne soient dégradés par les grands bancs de glace qui parfois menacent de les détruire dans le printemps. Le fait est qu'il faudrait en construire encore un autre pour que la glace ne manque pas de se briser avant d'arriver aux barrages. Mr F. Toms a fini son entreprise de creusage d'un chenal dans le canal de dérivation et de construction d'un barrage à pertuis à la place de l'ancien barrage incliné. Il a aussi débarrassé la partie inférieure de la tranchée des pierres et autres débris que les crues y avait entraînés le printemps dernier. On a pu juger, le printemps dernier, de l'augmentation de débit qui est résultée de ces travaux, par le fait que la crue n'a pas monté au-dessus du niveau ordinaire des hautes eaux.

Pont de la rue Bank.

Tablier du pont tournant renouvelé, et clôtures des abords réparées.

Pont tournant de Stewarton.

Tablier du pont et de ses abords renouvelé.

Ottawa.

Réparations générales au poste et aux quais. Il a été placé autour du bassin et des écluses cinq lumières électriques à arc, qui, avec deux autres installées cette année, ont non seulement accru la sécurité du fonctionnement du canal, mais ont aussi éclairé une partie centrale de la ville auparavant enveloppée dans les ténèbres les plus épaisses. La forme de radoub a été achevée ce printemps et constamment occupée depuis l'ouverture de la navigation. Jusqu'ici il a été enregistré 56 éclusages.

Dragueur Rideau.

Ce dragueur a été employé, l'année dernière, à creuser les battures entre Black-Rapids et Long-Island, et à pratiquer un chenal à travers une langue de terre appelée le "*Catch All*", qui, dans le printemps, interceptait l'eau. Cette année il a servi à pratiquer un chenal à travers un haut-fond près des terrains de l'exposition, à Ottawa; à réparer le barrage à l'île Longue, à draguer l'écluse inférieure à Ottawa, ainsi que l'entrée de la tranchée de Mutchmor, etc.

Remorqueur "Shanly."

Lorsqu'il ne desservait pas le dragueur ce remorqueur a servi à distribuer du bois de construction le long du canal, ou est allé en inspection sur son trajet.

Le matériel de dragage est tout en bon état.

Votre obéissant serviteur,

FRED A. WISE,

Ingénieur inspecteur.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.

Ingénieur en chef des canaux.

Canal Rideau.

Tableau indiquant, pour chaque mois, la hauteur maxima et minima de l'eau sur les buscs d'aval à Ottawa et Kingston-Mills, respectivement, depuis juillet 1892 jusqu'à juin 1893, inclusivement.

Ottawa.						Kingston-Mills.					
Maxima.			Minima.			Maxima.			Minima.		
	pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.
1er juillet... .	14	10	31 juillet.....	9	9	20 juillet.....	8	10	1er au 5 juillet.	8	6
20 août... . .	10	0	31 août	9	0	9 au 12 août...	8	10	29 au 31 août..	8	4
1er septembre.	8	10	19 septembre..	7	1	10 au 15 sept..	8	5	20 au 23 sept..	8	3
3 octobre	8	7	27 au 31 octobre	8	0	1er octobre....	8	3	17 au 25 oct...	7	8
22 au 26 nov..	11	10	1er au 6 nov..	8	0	24 au 30 nov...	7	9	10 novembre..	7	6
1er décembre..	11	8	29 au 31 déc..	9	3	1er au 8 déc...	7	9	9 au 31 déc ..	7	8
1er au 7 janvier	9	2	26 au 28 janvier	7	10	1er au 12 janv.	7	8	17 au 31 janv.	7	6
1er au 2 février.	8	0	28 février.....	7	2	1er au 4 février.	7	6	18 au 28 février	7	4
31 mars.....	9	6	10 au 11 mars.	6	9	19 au 20 mars..	7	6	1er au 12 mars.	7	4
24 avril.....	15	0	1er avril	9	8	30 avril	8	7	1er avril	7	4
24 au 23 mai...	26	0	1er mai. . . .	14	3	31 mai	10	4	1er mai..... .	8	10
1er juin..... ..	22	10	30 juin	16	4	1er juin..... .	10	3	25 au 30 juin..	9	6

F. A. WISE,
Ingénieur inspecteur.

ANNEXE N° 12.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-INSPECTEUR,
CORNWALL, 1er juillet 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur l'entretien, les travaux de construction, les levés de plans, etc., relatifs à l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, pour l'exercice clos le 30 juin 1893.

CANAL DE CORNWALL.

ENTRETIEN.

La navigation, pour la saison de 1892, a été close le 4 décembre.

Le canal, qui avait été vidé le 16 mars 1893, pour faciliter les travaux de construction des entrepreneurs ainsi que les réparations ordinaires, a été rouvert à la navigation le 1er mai suivant.

La navigation a été maintenue d'une manière satisfaisante, malgré les inconvénients résultant de la poursuite des travaux d'agrandissement.

Il est arrivé, dans le cours de la saison, deux accidents qui ont nécessité l'abaissement des biefs. Le 3 août 1892, la barge *Toronto*, de la Compagnie de transport de Montréal, remorquée par le *Ranger*, petit remorqueur pris à louage, heurta la porte d'aval de l'écluse n° 19, pendant qu'elle était fermée et en opération, et l'emporta, déplaçant en même temps la maçonnerie de chardonnet dans cinq assises du bajoyer sud. La navigation fut interrompue durant vingt-huit heures.

La porte brisée fut remplacée par une autre en bon état, et le compte des dommages fixé à $1,103.21 contre les propriétaires de la barge *Toronto* a été envoyé, le 15 août, au bureau de la Compagnie de transport de Montréal, qui ne l'a pas encore payé.

Dans l'après-midi du 2 juin 1893, le steamer *Hall*, qui descendait le canal, emporta la porte d'aval de l'écluse n° 19, et faussa grandement un des vantaux de la porte d'amont, interrompant ainsi la navigation pendant vingt-six heures, et causant des dommages au montant de $1,060.70. Dès qu'on sut à combien s'élevaient les frais de réparation, un état de ces dommages, avec demande de paiement, fut dûment présenté aux propriétaires du *Hall*, qui ne les ont toutefois pas encore payés.

L'alimentation des moulins et fabriques n'a pas été affectée par ces accidents.

Les travaux d'hiver ordinaires des ateliers ont été exécutés, et l'on a profité du temps que le canal est resté à sec pour réparer et en partie renouveler les buscs des anciennes écluses et faire d'autres réparations nécessaires aux constructions, chemins de halage, etc.

La machine à lever les portes a été renforcée et autrement réparée dans le cours de l'exercice; on s'en est fort bien trouvé à l'écluse n° 19, pour mettre la nouvelle porte en place dans les douze heures après l'accident du *Hall*.

A l'avenir on se propose de demander des soumissions pour tous les matériaux et approvisionnements voulus pour le " personnel " et les " réparations ".

Les écluses des entrées tant nouvelles qu'anciennes ont été dégréées et préparées pour l'hiver le 6 décembre 1892; puis le bateau de levage, les bateaux plats et le steamer *Anderson* servant aux opérations des levés hydrographiques, furent relégués dans le bassin de Cornwall.

Au creek de Wood l'aqueduc fonctionne toujours d'une manière satisfaisante, empêchant ainsi le refoulement d'eau du fleuve de pénétrer dans le creek aux Mouches (*Fly Creek*).

La question de la reconstruction de l'égout de l'Etat dans la rue Water de la ville de Cornwall, et de l'aqueduc ou drain sous le canal, en correspondance avec cet égout, dont il est question dans mon rapport, est encore en délibération.

Les employés suivants ont été mis à la retraite, savoir:

Owen O'Keefe, manœuvre, 1er octobre 1892.

Timothée Sheal a remplacé Cass (temporairement) en qualité d'éclusier.

Le steamer à passager *Island Queen* a été frappé d'une amende de $10 pour avoir dégradé une porte de l'écluse n° 18 le 2 septembre 1892.

Il n'a pas été perçu de droits d'hivernage ou de chauffage pendant l'année.

J'attire votre attention sur la nécessité d'un service teléphonique entre la tête et le pied du canal, et mettant toutes les écluses, etc., en communiention avec le bureau de l'inspecteur; aussi sur la position du bureau du receveur (vieux bâtiment qui ne vaut pas la peine d'être réparé), qui est situé sur le côté nord de l'ancien canal, et dont l'accès est par conséquent difficile. Je recommande la construction d'un nouveau bureau sur un emplacement convenable, près de la tête de l'écluse agrandie n° 17.

La construction de maisons éclusières pour les nouvelles écluses est une autre question dont il faudrait s'occuper bientôt.

J'attire de plus votre attention sur la nécessité de pourvoir les biefs entre les écluses 18, 19 et 20 de déversoirs se déchargeant dans le fleuve; aussi sur l'état de la jetée ou encoffrement de la tête du canal, qu'il faudrait aussi renouveler l'année prochaine.

L'eau la plus haute à l'écluse n° 15 (ancienne entrée) pendant l'année a été de 22 pieds 6 pouces; et la plus basse de 9 pieds 5 pouces; à l'écluse n° 21 (ancienne écluse de prise d'eau) la hauteur maxima a été de 10 pieds 10 pouces et la hauteur minima de 9 pieds 5 pouces.

AGRANDISSEMENT DU CANAL DE CORNWALL.

Ce canal a une chute totale de 48 pieds, et rachète les rapides du Long-Sault. Il s'étend depuis la ville de Cornwall vers l'ouest jusqu'au village de Dickinson's-Landing, soit sur une distance de 11½ milles.

Il a été achevé et livré la première fois à la circulation en l'année 1843.

Les travaux d'agrandissement actuellement en voie d'exécution consistent dans l'approfondissement, l'élargissement et le redressement du canal primitif, ainsi que le renforcement et la protection des levées, et dans la construction d'écluses, de déversoirs d'alimentation, de ponts, etc., de plus grandes dimensions.

L'agrandissement à l'entrée inférieure, ou de l'est (section 1), a été commencé en 1876 et achevé en 1882. La section 10—entrée supérieure—qui est encore en cours, a été commencé en 1884 et sera finie en 1894.

Le reste des travaux nécessaires pour achever l'agrandissement a été donné à l'entreprise en 1888, et n'est pas encore fini.

LISTE des travaux donnés à l'entreprise, et en cours.

Localité.	Section.	Adjudicataires.	Date du contrat.	Date de l'achèvemnt
Cornwall	2	Wm. Davis et Fils	5 nov. 1888	5 avril 1891
Ecluse n° 19	3			
Maple Grove	4			
Milleroches	5	La Gilbert Blasting and Dredging Co.	2 nov. 1888	20 avril 1891
Moulinette	6			
Land Bridge	7			
Long-Sault	8			
Dickinson's-Landing	10	Jocks, Delorimier et Broder	7 avril 1884	1er juin 1886

NOTE.—La section 8 est contiguë à la section 10.

Le canal a été mis à sec le 16 mars 1893, et il y est resté jusqu'au 1er mai suivant, ce qui a permis aux adjudicataires des sections 2, 3 et 4 de procéder à des travaux qui ne pouvaient pas se faire pendant la navigation.

La pierre délivrée pendant l'année est venue des carrières de Cornwall, Maple-Grove et Milleroches.

La maçonnerie a été continuée pendant toute la saison de 1892 jusqu'à ce que le froid vint interrompre l'ouvrage en novembre, puis reprise le 3 avril 1893, et continuée sans interruption depuis.

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE LA SAISON.

Section n° 2.

La maçonnerie du pont tournant, le pilier de dérivation au pied de l'écluse n° 18, le mur reliant la tête de l'ancienne écluse à celle de la nouvelle, et le déversoir d'alimentation ont été achevés.

La fouille a fait des progrès satisfaisants.

L'ancien pont tournant du Grand-Tronc sur le canal de Lachine a été, après de légères modifications, apporté ici et mis en position au pied de la rue Augusta, où il sert aujourd'hui de pont à voitures sur le canal, en remplacement du vieux pont qui a été enlevé.

Section n° 3.

Il a été fait considérablement de déblai dans le lit du canal, et la fouille des fondations du déversoir a pris un bon élan.

La nouvelle levée en aval de l'écluse n° 19 a presque atteint ses pleines dimensions, et l'on a laissé l'eau y arriver le printemps dernier. Un bout d'encoffrement a été construit au pied de l'ancienne écluse en continuation de celui construit en 1891.

Les éboulements les plus importants de la dernière année sont ceux qui se sont produits dans les levées à la tête et au pied de l'écluse n° 19 ; toutefois, on s'en est aperçu à temps, et des moyens ont été pris pour empêcher toute dégradation ultérieure.

Section n° 4.

Le mur de soutènement extérieur en amont de l'écluse n° 20 a été achevé, et le blocage en arrière de ce mur le sera dans le cours de la saison. On a construit un batardeau en continuation de celui fait en 1891, afin de pouvoir achever le mur de prolongement sud-ouest de la nouvelle écluse, qui, espère-t-on, sera fini cet autonne. Le nouveau déversoir d'alimentation commencé ce printemps sera achevé avant les grandes gelées. L'affouillement de la fondation de l'ancien déversoir d'alimentation, qui est dans un état précaire depuis quelques années, nous a donné considérablement de mal le printemps dernier.

Section n° 5.

Un petit dragueur opère ici, mais fait peu de progrès.

Sections n°s 6 et 7.

Tous les travaux sont suspendus depuis le mois de juillet 1891, en attendant une décision sur la question des " barrages de l'île du Sheik ", au sujet desquels il vient d'être complété des levés pour en déterminer la position.

Les matières draguées ont été généralement mises en cavaliers, et, une fois séchées, employées à l'agrandissement des levées.

A l'extrémité ouest du canal, toutefois, une grande partie des matières draguées a été jetée à l'eau au sud de l'île Wagner.

Section n° 8.

Les dragueurs ont pas mal avancé la fouille.

Section n° 10.

Un dragueur a travaillé à finir cette section et il reste très peu d'ouvrage à faire.

Le déversoir d'alimentation de l'écluse de prise d'eau a été achévé en septembre 1892, et, avec la nouvelle écluse de garde, a depuis été mis en opération.

Partie de la défense à pierres perdues des levées sur la côté nord du canal a été mise en place.

On travaille en ce moment à faire disparaître l'ancienne écluse de prise d'eau et l'ancien déversoir; cet ouvrage se fait à l'aide d'un dragueur.

L'approfondissement et élargissemeut du chenal achèvent; ce qui reste à faire est sur les sections 2, 4, 5 et 8.

Le redressement du chenal sur la section 2 n'a été commencé que récemment.

La construction des portes est bien avancée. Il en a été fait 5 paires, et l'on en a mis une paire en position à chacune des nouvelles écluses n°s 18, 19 et 20.

Il a été acquis du terrain de plus sur le côté nord du canal, en amont de l'écluse n° 18, pour redresser le chenal.

J'attire l'attention sur la nécessité d'élargir et redresser l'entrée supérieure de ce canal, ainsi que sur l'opportunité de prolonger la jetée nord de l'entrée inférieure et d'en améliorer la direction, et sur l'exhaussement projeté—de 18 pouces à 2 pieds —du niveau du couronnement de la nouvelle écluse de garde, afin de protéger les ouvrages contre les grandes crues du fleuve.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

ENTRETIEN.

Les différentes sections de ce canal—qui sont celles de la Pointe Farran, du Rapide Plat, et de la Jonction de la Pointe aux Iroquois et des Galops,—collectivement appelées "canal des Galops," ont été fermées le 13 septembre 1892, et rouvertes à la navigation le 27 avril dernier, pour la saison de 1893.

Les bouées entre Prescott et Dickinson's-Landing ont été installées peu après l'onverture de la navigation, et il y en a eu 11 de remplacées par des neuves, parce qu'elles n'étaient plus propres à servir.

La navigation a été maintenue d'une manière asez satisfaisante pendant toute la saison; eu égard aux grands travaux de l'agrandissement il ne s'est pas produit de retards inusités, et l'eau a été généralement tenue à sa hauteur normale, savoir, 9 pieds sur le busc de l'écluse n° 23.

Le seul accident sérieux fut celui qui arriva au steamer *Acadia* en juin 1893, alors qu'en traversant de la nouvelle tranchée à l'ancien canal il se heurta à une pierre enfoncée dans l'arête formée par les dragueurs et sombra.

Le 7 février il se forma en eau profonde à la Pointe Baker, en aval de la Pointe Farran, une embâcle de glace qui resta environ 3 semaines; mais l'eau ne monta pas extraordinairement et par conséquent ne fit pas de dégâts. Le surintendant essaya de rompre cette embâcle mais fut contraint d'y renoncer.

Conformément à un contrat à cet effet, Murray et Cleveland, entrepreneurs aux Galops, ont construit une porte d'aval pour l'écluse n° 23 du canal du Rapide Plat. Cette porte délivrée à Morrisburg en décembre a été mise en place dans le mois de mai dernier et fonctionne d'une manière satisfaisante. Le parlement, à sa dernière session, a voté un crédit de $4,000 pour ce service.

Les réparations ordinaires ont été faites aux diverses coustructions, aux portes, aux ponts, etc., ainsi qu'au bateau servant à placer et relever les bouées, aux levées, aux estacades flottantes et aux jetées d'entrée.

Les amendes suivantes ont été imposées aux propriétaires des bateaux ci-dessous mentionnés, pour manque de soin et mépris des règlements du canal, savoir :

Steamer *Corsican*, 3 juillet 1892	$10 00
" *Ocean*, 10 août 1892	20 00
" *Alexandria*, 14 octobre 1892	20 00
Barge *Black Diamond*, 18 novembre 1892	15 00

Le remorqueur à mancelle *Iroquois*, qui avait été relégué en 1891, où il se trouve présentement, en aval de la Pointe Frazer, repose maintenant sur le fond avec sa coque pleine d'eau. Les machines snr le premier pont sont en bon état, mais la coque et les œuvres mortes sont pourries, et les chaudières usées. Dans ces circonstances, ce bateau devrait être vendu tel qu'il se trouve actuellement.

Par suite de l'avancement des travaux d'agrandissement à l'écluse n° 23, la maison d'habitation des manœuvres a été enlevée. Ces hommes ont, près de l'ouvrage, d'autres logements pour lesquels—vu qu'ils se trouvent dans le village de Morrisburg—une indemnité de $7 chacun par mois est regardée comme raisonnable et a été allouée.

En outre des réparations ordinaires, les travaux suivants ont été exécutés :

A la Pointe Farran, écluse n° 22, la maison des manœuvres de l'écluse a été réparée et deux cuisines construites, et le fondement—partie en coffrage—a été renouvelé et protégé.

Il a été construit une annexe en bois, 12 x 16, à la maison éclusière, pour servir de cuisine, avec chambres à coucher au-dessus ; la maison et ses dépendances ont aussi été visitées et réparées partout où il en était besoin.

Au Rapide Plat, Morrisburg, le canal a été vidé une fois à cause du steamer *Acadia,* et une autre fois pour permettre à la compagnie de la conduite d'eau de faire des réparations. On a profité de ces deux occasions pour enlever de grosses pierres du lit du canal et culbuter l'arête formée par les dragueurs.

A l'écluse n° 24 on s'est procuré une embarcation pour le service des portes et du déversoir à l'eau basse.

L'eau la plus basse sur le busc de l'écluse n° 23, d'après les observations pour l'année, a été de cinq pieds deux pouces en janvier.

CANAL DES GALOPS.

A l'écluse n° 25, *Iroquois,* la maison de l'éclusier et celle de ses aides ont été réparées, des clôtures ont été construites, les levées et les abords de l'écluse ont été exhaussées et couverts de gravier, et des réparations et réfections nécessaires ont été faites au pont tournant à la jetée d'entrée, etc.

A l'écluse n° 26, *Cardinal,* le pont tournant a été reconstruit—le quai de la rivière sur le bord extérieur en aval de l'écluse a été reconstruit pour la commodité des bateaux à passagers qui y arrêtent parfois.

L'eau la plus basse sur le busc de l'écluse n° 27 a été de 6 pieds 9 pouces en janvier.

Il serait à propos de construire sur le terrain de service récemment formé dans la baie de Stata, canal du Rapide Plat, un hangar dans lequel on pourra construire ou réparer les portes d'écluse, ainsi que des magasins ou dépôts. Les hommes employés aux réparations se trouveraient ainsi sous le contrôle immédiat du surintendant ; actuellement leur chef-lieu est Cardinal, où demeure le chef d'équipe—ce qui est très incommode et dispendieux, surtout en temps de construction, quand on peut avoir constamment besoin d'eux à Morrisburg.

AGRANDISSEMENT DES CANAUX DE WILLIAMSBURG.

FARRAN'S-POINT.

Ce canal a environ $\frac{3}{4}$ mille de long et $3\frac{1}{2}$ pieds de chute. Il rachète, en amont du village de Farran's-Point, un petit rapide situé à environ 5 milles ouest de Dickinson's-Landing.

Je n'ai à faire rapport d'aucuns travaux de construction. Mais il a été fait, en vu de l'agrandissement de ce canal, un levé topographique comprenant une étude générale de la ligne navigable partant de la nouvelle entrée supérieure projetée à la Pointe d'Empy (Pointe Avoyon), et suivant la rive nord dans une direction ouest par la passe entre l'île Little-Cat et le village de Aultsville sur la terre ferme ; et depuis l'entrée inférieure actuelle le levé a été poussé à l'ouest jusqu'à la Pointe de Baker, en aval du Grand Remous, où commence la profonde passe droite qui mène au canal de Cornwall.

Il a aussi été préparé des plans faisant voir comment l'on se propose d'agrandir et allonger les deux entrées de ce canal.

RAPIDE PLAT.

Ce canal a une chute de 11½ pieds ; il rachète le rapide Plat et s'étend depuis le village de Morrisburg dans la direction de l'ouest jusqu'à la baie de Flagg, soit sur une distance de 3¾ milles.

Voici quels sont les travaux donnés à l'entreprise et actuellement en cours d'exécution :—

Localité.	Section.	Adjudicataires.	Date du contrat.	Date de l'achèvement
Morrisburg	1	Poupore et Fraser	26 janv. 1891	1er avril 1894
Mariatown	2	La Weddell Dredging Co	12 janv. 1891	20 avril 1893
New-Road	3	Poupore et Fraser	26 janv. 1891	20 avril 1893
Flagg's-Bay	4	William Broder	2 avril 1884	1er juin 1886

L'agrandissement a été commencé en 1884 sur la section 4—entrée supérieure ou de l'ouest—et achevé en 1888.

Les travaux d'agrandissement consistent dans l'approfondissement et l'élargissement de l'ancienne ligne navigable, et dans la construction d'écluses et de déversoirs de plus grandes dimensions.

Section n°1.

La section n° 1 longe le bord de l'eau en face du village de Morrisburg.

On a modifié l'alignement de l'extrémité inférieure de cette section en mettant la ligne d'axe de la nouvelle écluse parallèle à celle de l'ancienne écluse n° 23, améliorant par là la direction de l'entrée et permettant aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le gros courant.

Les opérations de dragage, suspendues le 21 décembre 1892, ont été reprises en avril dernier et seront continuées jusqu'à la fin de la saison. Un excavateur à vapeur, amené de la section n° 3, a commencé en mai dernier à enlever les déblais secs en arrière de l'encoffrement qui forme la base du mur de soutènement nord.

Toutes les matières extraites ont été déposées dans l'espace entre le chemin de halage et le nouvel encoffrement de défense, et ont aussi servi à élargir le chemin de halage et à renforcer les levées.

L'entrepreneur a fini ses batardeaux pour la nouvelle cuvette d'écluse, et l'on est à creuser une tranchée pour un barrage de pilots jointifs destiné à protéger le bajoyer sud de l'ancienne écluse. Tout cela se fait en conformité du plan modifié du 21 mars 1892.

Par inadvertance, on a laissé commencer au moyen de dragage la fouille d'une tranchée pour le " mur nord," qui devait être faite à la main, ce qui amena l'éboulement et l'affaissement des hautes levées de terre glaise que le mur était destiné à soutenir. Il fallut donc renoncer à l'idée de commencer le mur au fond du canal, et substituer une base en coffrage ayant sa face dans la même ligne et même inclinaison que le mur projeté, et montant jusqu'à 2 pieds au-dessous du niveau normal de l'eau dans le canal.

Partout où les opérations de dragage en avaient trop raidi les talus la levée est aujourd'hui suffisamment soutenue par la base de coffrage et par un parement de terre empruntée, et l'on croit en conséquence qu'elle ne souffrira plus de dégradations.

Sur le dessus et en arrière du coffrage il sera formé une berme dont les talus seront défendus par un perré à pierres sèches.

Cette modification du plan primitif a nécessité l'acquisition d'une bande de terre d'environ 15 pieds de large, s'étendant le long de la portion la plus creuse de la tran-

chée, et aussi d'une fosse d'emprunt d'où tirer de la terre pour restaurer les levées dégradées par les opérations de dragage de l'entrepreneur, et pour lesquelles M. Wood, estimateur nommé par le gouvernement, a pris des arrangements avec les propriétaires.

La pierre pour l'écluse est taillée et préparée à la carrière de Milleroches, canal de Cornwall, et celle des murs de soutènement, etc., l'est aux carrières de l'île connue sous le nom de Wolf Island.

Relativement aux nouveaux travaux d'agrandissement, je prends la liberté d'attirer l'attention sur le danger qu'ils offrent par le fait que la nouvelle écluse est si près de l'ancienne, et sur les moyens extraordinaires, et par conséquent dispendieux, auxquels, dans l'intérêt de la navigation, il faut recourir pour protéger cette dernière.

A mon avis il faudrait nommer immédiatement, non pas un simple gardien, mais un inspecteur d'expérience qui y veillerait, la nuit.

L'encoffrement pour l'assiette du mur de soutènement nord du canal est en voie de construction.

Section n° 2.

La section n° 2 commence à l'extrémité ouest du village de Morrisburg, et s'étend vers l'ouest jusqu'à près de Mariatown.

Les travaux de cette section consistent principalement en creusage, qui se répartit en dragage et en déblai.

Les opérations de dragage, suspendues le 26 décembre 1892, ont été reprises en avril dernier.

Deux dragueurs ont fonctionné toute la saison, tandis qu'un troisième, nouvellement construit, a été mis à l'œuvre le mois dernier.

La masse des matières draguées a été utilisée pour élargir et renforcer le chemin de halage et les levées, surtout celle qui traverse la baie de Heigle.

Section n° 3.

La section n° 3 commence à peu de distance en amont de Mariatown, et s'étend à l'ouest jusque dans le voisinage de l'écluse de garde (n° 24) ; elle comprend l'élargissement et l'approfondissement de l'extrémité est de la section 4, ainsi que les dépôts de déblais et autres travaux se rapportant à la baie de Flagg.

L'excavateur à vapeur et un dragueur affrété ont travaillé jusqu'au 20 décembre 1892, date à laquelle les travaux furent suspendus. Le premier a opéré sur la haute levée, au-dessus de l'eau, et le dragueur dans le lit du canal.

Le dragueur reprit les opérations en avril dernier et continua à travailler jusqu'au 24 juin, date à laquelle il fut enlevé de la section. L'excavateur à vapeur opéra pendant environ 3 semaines en mai dernier et fut ensuite mis sur la section n° 1.

Les matières provenant du déblai sont charroyées par des locomotives jusqu'à la baie de Flagg, où on les dépose, tandis que celles du dragage sont transportées en chalan à l'endroit où on les jette dans les eaux canadiennes, du côté sud de la passe, près de l'île d'Ogden.

Le " chemin neuf " du côté nord du canal a été achevé et livré à la circulation en septembre dernier. Il est à propos de s'entendre avec le conseil municipal du township de Mathilda pour qu'il se charge du contrôle et de l'entretien de ce chemin.

Section n° 4.

La section n° 4 a été finie en 1888 et immédiatement utilisée. Elle comprend la nouvelle écluse de garde (n° 24) et le nouveau déversoir, ainsi que la formation de l'entrée supérieure du canal, et aussi du lit sur une courte distance en aval de l'écluse. L'évaluation finale de cette entreprise a été complétée par feu M. Killaly, l'ingénieur dirigeant, et toutes les créances de l'entrepreneur ont été définitivement réglées.

CANAL DES GALOPS.

Division de la Pointe aux Iroquois.

Ce canal, tel que primitivement construit, avait environ 3 milles de longueur, avec une chute de 5 pieds 7 pouces à l'écluse n° 25, dans le village d'Iroquois, d'où il

s'étendait vers l'ouest jusqu'à Presqu'Ile, rachetant le rapide de la Pointe aux Iroquois, et autres sections de courant rapide, notamment celle de la Pointe aux Emouchets (*Sparrowhawks Point*).

D'importantes modifications ont été faites à ces ouvrages, dix ans environ après leur achèvement. Le seuil d'aval de l'écluse n° 25 a été baissé de 3 pieds 2 pouces, et l'on a pourvu au moyen de régler la hauteur d'eau sur le busc d'amont, et par conséquent dans le canal, en mettant ce dernier en communication avec les Galops.

Division de la Jonction.

La division de la Jonction commence à Presqu'Ile, et s'étend en montant jusqu'à l'écluse n° 26, au village de Cardinal. Elle consiste principalement en une levée d'environ 2½ milles de longueur, construite dans le fleuve pour relier les divisions des Galops et de la Pointe aux Iroquois, et ainsi, comme je l'ai dit plus haut, élever le niveau de l'eau dans le bief d'Iroquois et donner le moyen de le contrôler.

La chute du fleuve entre les canaux susmentionnés est de 1 pied 9½ pouces.

Les travaux de la Jonction ont été faits en 1856.

Je n'ai à faire rapport de travaux de construction pour aucune des divisions.

Pendant la saison de 1892 il a été fait des études pour avoir des données sur lesquelles asseoir définitivement le projet d'agrandissement.

Division des Galops.

Cette division—canal primitif des Galops—avait une chute de 6 pieds 8 pouces, et s'étendait en montant depuis le village de Cardinal, l'espace d'environ deux milles, jusqu'à la tête du rapide des Galops, qu'elle était destinée à racheter, et qui commence à environ 7 milles est de la ville de Prescott.

Quelques années après l'achèvement du canal, le coffrage de tête de la jetée a été prolongé en montant, et la chute augmentée de 11½ pouces.

L'écluse de garde n° 27, à l'entrée supérieure, est la dernière du côté de l'ouest, sur le Saint-Laurent.

Entrée supérieure.

Les travaux actuellement en cours d'exécution, et dont MM. Murray et Cleveland sont les entrepreneurs, ont été commencés en 1889. Le contrat de ces derniers a été passé le 14 novembre 1888, et leur entreprise devait être finie le 15 juin 1891. Elle embrasse la construction d'une écluse d'ascension, d'une écluse de garde et d'un déversoir d'alimentation, ainsi que l'approfondissement, l'élargissement et le redressement du chenal depuis l'entrée supérieure jusqu'à la baie Ronde—distance d'environ un mille, et l'enlèvement de l'ancienne écluse de garde, etc., etc.

Les travaux de maçonnerie, interrompus le 25 novembre, ont été repris en mai dernier.

Les travaux suivants ont été faits pendant la saison, savoir :—

Les bajoyers de l'écluse d'ascension, le pavage dans la chambre d'aval de l'écluse de garde, et le prolongement des musoirs supérieurs et inférieurs de cette dernière, ont été achevés.

Le prolongement des musoirs d'aval de l'écluse d'ascension est bien avancé et sera fini dans le cours de la présente saison, de même que le mur d'enclave additionnel pour la porte auxiliaire de l'écluse d'ascension.

Deux portes pour l'écluse de garde ont aussi été achevées, et les portes de l'écluse d'ascension sont très avancées.

La plus grande partie des coffrages devant servir à redresser le chemin de halage en amont de la Pointe McLaughlin a été achevée en place et lestée.

Les opérations de dragage et de sautage ont été poursuivies sans interruption pendant toute la saison.

Toutes les matières draguées, à l'exception de la roche qui pouvait servir, ont été transportées par des chalans à l'endroit où elles sont jetées à l'eau entre l'île et la jetée et l'île de la Sauvagesse (*Squaw Island*).

Les batardeaux restent solides et étanches.

Il est venu une grande quantité de pierre à parement dressée des carrières de Belleville, ainsi que la pierre de remplage de la carrière des Galops, située près des travaux, qui produit de la pierre d'excellente qualité.

Dans le but de prévenir les accidents pouvant résulter du fait que les portes de l'écluse d'ascension manqueraient de quelque manière, on se propose de prolonger la maçonnerie assez loin pour former l'enclave d'une porte auxiliaire, et, comme pour l'écluse de garde, ou de prise d'eau, du canal de Cornwall, il pourra devenir nécessaire d'élever le niveau du couronnement de l'écluse d'ascension et de l'écluse de garde.

Il a été fait une étude de la partie inférieure de ce canal pour décider de la nature de l'agrandissement, et un levé topographique de la ligne navigable nord conduisant de l'entrée supérieure vers l'ouest a été complété.

Amélioration du rapide des Galops.

E. E. Gilbert et Fils, adjudicataires. Travaux donnés à l'entreprise le 5 août 1879; et devant être achevés le 1er juin 1881.

Les " Améliorations du rapide des Galops " consistaient dans la formation—au moyen de la fouille sous l'eau—d'un chenal droit de 200 pieds de largeur et 17 de profondeur, à travers les hauts-fonds appelés respectivement " barre d'En-Haut " (*Upper Bar*), battures " du Nord " et " de Caledonia " (" *North* " *and* " *Caledonia* " *Shoals*), batture " de l'Ile " (*Island Shoal*) et barre " d'En-Bas " (*Lower Bar*)—le tout compris dans une distance de 3,300 pieds.

L'ouvrage a été fini en novembre 1888, et essayé, conformément aux instructions, par le feu ingénieur en chef, qui en 1889 fit le rapport suivant :—

" Le chenal qu'on a entrepris de creuser à travers ces rapides, il y a quelques années, a été terminé. Il a maintenant 200 pieds de large, il est droit et a de 16½ à 17 pieds de profondeur; mais les pilotes, comme d'habitude, préfèrent supporter patiemment les désavantages de l'ancienne ligne, tortueuse et peu profonde, plutôt que de se servir d'une nouvelle ligne qu'ils ne connaissent pas très bien. Il n'est pas rare chez cette classe d'hommes importante et utile d'avoir des préjugés en faveur de la route qu'ils sont habitués à suivre. Il est cependant très probable qu'avant longtemps on reconnaîtra que la nouvelle ligne est plus avantageuse; à tout événement, cela arrivera certainement lorsqu'on se servira de navires plus grands et d'un plus fort tirant d'eau."

En mai dernier le côté sud du nouveau chenal a été balisé de cinq bouées. Les grands bateaux à vapeur à hélice et autres navires tirant plus de 9 pieds d'eau passent par ce chenal, qui n'est devenu d'un usage général que l'année dernière, mais les barges des compagnies d'expédition l'évitent systématiquement.

En 1891, des fonctionnaires du département firent un examen et levé hydrographique du chenal, et constatèrent qu'il y avait des obstacles de chaque côté des amers de l'alignement du milieu; les entrepreneurs affirmèrent que ces obstacles consistaient en roches détachées qui auraient été poussées par la glace dans le chenal depuis son achèvement, où y seraient arrivées par d'autres voies naturelles.

Un autre levé, fait avec beaucoup plus de soin et d'exactitude, a été fait pendant la saison de 1892 sous la direction de M. Kennedy, ingénieur en chef des commissaires du havre de Montréal. Ce levé représente avec la plus minutieuse exactitude, la profondeur et la largeur du chenal, et généralement l'état dans lequel il se trouve aujourd'hui; mais il est douteux que la nature des obstacles puisse être déterminée, c'est-à-dire, qu'on puisse dire si les roches sont *in situ* ou détachées.

Comme je l'ai dit dans mon dernier rapport annuel, le seul moyen de résoudre cette importante question d'une manière satisfaisante est d'envoyer un dragueur bien équipé faire une épreuve effective des matières qu'il y a dans le chenal.

Le levé que le département faisait faire du lit du fleuve, y compris le nouveau chenal ainsi que ses abords et les levées, et qui avait été commencé en 1891, a été discontinué en 1892, pour la raison que les opérations s'y rattachant auraient pu jusqu'à certain point mettre obstacle à celles de M. Kennedy. Le vapeur *Anderson*, qui avait été spécialement équipé pour cette besogne, fut conséquemment transféré au levé de la passe nord.

Au commencement de la présente saison l'on a examiné le chenal pour voir s'il était libre comme le représentaient les levés de 1892, et par la même occasion le côté sud du chenal a été marqué au moyen de bouées.

Parce que l'eau du fleuve était à sa hauteur moyenne les navires de toute catégorie ont passé par le vieux chenal ou chenal nord, et, comme d'ordinaire, il est arrivé des accidents; par contre, ils ont évité le nouveau chenal, ou chenal profond, parce qu'il a une mauvaise réputation dans le voisinage.

Passe du nord.

A cause de sa position abritée et de la modération de son courant, cette passe, depuis les Galops jusqu'à la tête de l'île de Spencer, peut-être regardée comme un prolongement du canal des Galops.

De Prescott à la tête du canal des Galops, la distance, par cette passe, est de 7 milles, soit les deux tiers d'un mille plus courte que par le grand chenal dans les eaux américaines.

La passe en question fut explorée à fond lorsque je fis mon levé hydrographique du fleuve en 1872, et au commencement du mois d'octobre, cette année-là, quand la profondeur d'eau était de 8 pieds 10 pouces sur le busc de l'écluse nº 27, le steamer *Glide*, tirant 8 pieds 3 pouces d'eau, avec cinq barges lèges, remonta cette passe indiquée par les bouées du levé.

Plus tard, en octobre 1876, avec l'eau à 9 pieds 4 pouces sur le busc, un gros trois mâts, l'*Hemisphere*, tirant 9 pieds d'eau, fut piloté avec succès dans cette passe jusqu'au canal, par le capitaine Moore, de Prescott, avec l'aide du remorqueur l'*Artic*.

Après avoir quitté le canal et paré les hauts-fonds en face de la Pointe Boulton, la passe entre dans les eaux profondes et calmes de la baie de Munro, puis, suivant la direction générale de la rive canadienne jusqu'à la Pointe de Tuttle, passe par le chenal entre la rive et l'île aux Canards, après quoi elle s'éloigne de terre; une profonde passe, avec un courant uniforme modéré, monte ensuite entre les îles de Drummond et de Spencer et les hauts-fonds en aval de celles-ci, et conduit en plein fleuve en amont des îles; là le courant devient plus fort, et la passe, prenant la direction du phare du Moulin-à-Vent, s'avance en eau profonde, par un chenal entre les hauts-fonds à la hauteur de la pointe de Wright, et le récif pointu par le travers des bouées noires qui marquent la pointe nord du récif de la Cheminée; puis tous les obstacles se trouvent franchis et l'on tombe dans la grande ligne navigable qui mène au lac Ontario.

L'ouvrage a été examiné à fond de nouveau pendant la dernière saison, et un lever topographique complété. La ligne telle qu'actuellement recommandée diffère légèrement, sous le rapport des courbes, etc., de celle représentée sur les plans du levé préliminaire fait en 1872; toutefois, la route est la même.

Des coupes en travers exactes ont été faites d'un bout à l'autre, et des forages pratiqués pour voir qu'elle sera la matière à déblayer.

Les plans et devis voulus pour mettre l'entreprise en adjudication sont en cours de réparation.

L'achat de l'île Spencer, située près de la tête de la passe, n'a pas été complété tel que projeté. Elle a changé de propriétaire et a été labourée et ensemencée cette année, de sorte que toutes les importantes lignes et références du levé de l'année dernière se trouvent perdues.

CANAL MURRAY.

ENTRETIEN.

Ce canal, qui avait été fermé le 5 décembre pour la saison de 1892, fut rouvert le 13 avril 1893, et la navigation n'y a pas été interrompue depuis.

Pendant l'exercice 847 navires ont passé par ce canal.

Il n'est pas arrivé d'accidents et il n'a pas été imposé d'amendes durant cette période.

Les ponts de voitures sont en bon état, mais le pont de chemin de fer a souvent besoin d'être examiné et rajusté.

Le chemin de Trenton dans les limites du canal a été bien nivelé et couvert de gravier, et c'est l'un des meilleurs du comté.

Des poteaux d'amarrage ont été mis où il en fallait.

Les chemins de halage formés de sable à l'est du chemin de Brighton ont été recouverts de gravier, de même que la levée nord à l'ouest du pont de chemin de fer.

Les sémaphores placés aux ponts du chemin de fer fonctionnent à la satisfaction des employés de la compagnie.

Il a été construit une clôture de planches jointives sur le côté nord du canal, pour empêcher que le sable mouvant des cavaliers ne couvre la voie du chemin de fer Ontario-Central.

En général, les bords du canal ont été bien entretenus, les fossés tenus libres, et les perrés maintenus en bon état.

J'attire l'attention sur la question de maisons pour les gardiens de ponts, sur les feux de direction de quais, etc., pour lesquels il reste une balance non dépensée sur le compte du capital.

L'eau la plus haute pour la présente saison a été de 14 pieds 9 pouces, et la plus basse de 12 pieds.

CANAL MURRAY.

CONSTRUCTION.

Ce canal est situé au fond de la baie de Quinté et s'étend depuis la ligne navigable, à travers l'isthme de Murray, jusqu'à la baie de Presqu'Ile, sur le lac Ontario —baie qui est un havre naturel et destinée à devenir le terminus occidental de la navigation du fleuve.

Ce "havre de refuge" de la rive nord-est du lac se trouve près du village de Brighton, à environ 75 milles ouest de Kingston, et à 120 milles de Port-Dalhousie, où est l'entrée du canal Welland.

J. D. Silcox et Cie sont les adjudicataires de l'entreprise, qui, d'après leur contrat passé le 24 août 1882, devrait être finie le 1er juillet 1885.

Cette entreprise couvre une distance de 9½ milles, et consiste dans—

1. La tranchée ou canal proprement dit, à travers l'isthme, et la formation—au moyen de dragage et de jetées—d'entrées commodes à chaque bout d'une distance d'au moins 6 milles tracée en ligne droite avec l'eau navigable de la baie de Quinté, à travers la Pointe Twelve-o'Clock, le marais de Dead Creek, le creek de Wuse et le quai de Brighton.

Le canal est pratiquement un "pertuis" artificiel, ou canal sans écluses. Un chemin de fer, l'Ontario Central, le traverse, et il est aussi franchi par trois ponts de grandes routes.

2. La formation, au moyen de dragage, de la nouvelle entrée et passe du havre, à travers le *middle ground* et les autres hauts-fonds qui obstruent l'entrée actuelle, et aussi du chenal près de la rive de Brighton, pour mettre le havre en communication avec l'entrée supérieure du "détroit"—distance d'environ 3 milles.

La largeur du canal à travers l'isthme est de 80 pieds au plafond, et celle de ses entrées 200 pieds, avec une profondeur, à l'eau basse ordinaire (soit zéro de l'indicateur du niveau d'eau de Toronto), de 12 pieds 6 pouces, ou 1 pied au moins plus bas que le niveau de l'île du Télégraphe et autres hauts-fonds de la baie de Quinté.

La nouvelle entrée du havre de Presqu'Ile est évasée, et sa largeur varie de 1,000 pieds et plus dans le lac, au delà du principal phare, à 200 pieds dans le chenal à la hauteur du phare de la Pointe au Sel, avec une profondeur maxima de 16 pieds.

Relativement au havre et à la nouvelle entrée, j'attire de nouveau l'attention du département sur la nécessité d'agir sans retard dans le but de conserver ce qui reste de bois debout sur la péninsule de Presqu'Ile.

L'entreprise a été réellement achevée en août 1889 par Mr A. J. Mowry, de Syracuse, l'un des adjudicataires primitifs, qui est aujourd'hui le seul représentant de la société J. D. Wilcox et Cie.

L'évaluation finale a été complétée et est actuellement entre les mains de l'ingénieur en chef.

LEVÉ DU FLEUVE ET DES CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Tout ce qui a été fait, de ce chef, pendant la dernière saison, peut se résumer comme suit :—

Il a été fait un levé établissant la position des barrages projetés dans le chenal de l'île du Sheik, et l'on se prépare à mettre les travaux en adjudication.

On est à faire un levé dans le but de redresser et d'améliorer l'entrée supérieure du canal de Cornwall.

On a fait avec des résultats satisfaisants un levé tel que recommandé par l'hon. M. le ministre, afin de s'assurer de la possibilité d'utiliser la rivière à partir d'un point du canal 4 ou 5 milles en amont de Cornwall.

Les hauts-fonds dans les sections navigables à l'est et à l'ouest du canal du Rapide Plat ont été encore examinés, de même que ceux du bief en amont de la tête du canal de la Pointe-aux-Iroquois.

On a complété les études préliminaires de la Jonction de la Pointe-aux-Iroquois et de la partie inférieure de la division "Old Galops" du canal des Galops dont les plans ont été préparés.

Un levé établissant définitivement le tracé du chenal nord, ou chenal canadien, a été complété, et les plans et devis ont été préparés.

Le nouveau chenal des Galops a été examiné de bonne heure, au commencement de la présente saison.

Les travaux de l'entrée supérieure du canal des Galops ont été mesurés à nouveau; l'on a aussi fait un mesurage final des sections 6 et 7 du canal de Cornwall, dans le but d'effectuer un règlement avec les entrepreneurs.

On trouvera ci-joint un tableau indiquant le niveau le plus haut et le plus bas de l'eau, pendant la dernière année, à chacun des canaux de la division du Saint-Laurent.

Les variations du niveau de l'eau sur les différents canaux ne sont pas uniformes. Le point de gouverne adopté par les compagnies d'expédition est à l'écluse n° 23, Rapide Plat, où se voit la moindre profondeur d'eau sur le busc à toutes les hauteurs du fleuve.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,

Ingénieur surintendant.

M. Collingwood Shreiber,
Ingénieur en chef des canaux,
Ottawa.

TABLEAU indiquant le niveau le plus haut et le plus bas de l'eau dans tous les canaux de la division du Saint-Laurent pour l'année finissant le 30 juin 1893.

Mois.	Canal de Cornwall.								Canaux de Williamsburg.																				Lac Ontario.			
	Ecluse n° 15.				Ecluse n° 21.				Ecluse n° 22.				Ecluse n° 23.				Ecluse n° 24.				Ecluse n° 25.				Ecluse n° 27.				Canal Murray.			
	Maxim.		Minim.		Maxim.		Minim.		Maxim.		Minim.		Maxim.		Minim.		Maxim.		Minim.		Maxim.		Minim.		Maxim.		Minim.		Maxim.		Minim.	
	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet.....	11	5	10	8	10	9	10	0	10	3	9	4	9	9	9	4	10	0	8	9	12	8	12	0	10	3	9	9	13	6	13	1
Août.....	12	1	10	7	10	10	9	9	9	11	9	3	9	9	8	8	9	8	8	4	12	6	10	11	10	3	9	2	13	6	13	5
Septembre..	10	10	10	4	10	9	9	11	10	0	9	3	9	8	8	9	10	0	8	7	12	8	11	4	10	3	9	4	13	5	12	9
Octobre	10	3	9	10	10	1	9	5	9	6	8	7	8	9	8	3	9	1	8	2	11	11	10	0	9	9	9	1	13	1	12	7
Novembre..	10		9	9	10	5	8	10	9	3	7	10	8	10	7	3	9	4	7	0	12	0	9	4	10	0	8	3	12	9	12	1
Décembre ..	13	8	9	6½	9	8	8	8	9	0	8	5	8	6	7	7	8	6	7	5	11	4	9	10	9	9	8	6	12	6	12	2
Janvier....	26	0	12	7	10	1	6	7	9	0	7	2	9	2	5	2	8	5	3	8	11	6	5	6	9	4	6	9	12	4	12	0
Février	21	2	18	9	9	3	6	9	10	9	7	1	7	9	5	5	6	5	5	2	8	5	7	0	7	11	7	1	12	11	12	0
Mars.....	22	6	16	5	10	0	8	1	9	8	7	6	9	0	6	5	9	5	5	7	12	0	7	1	10	2	7	4	12	9	12	1
Avril.....	14	11	10	6	10	6	9	3	9	10	8	9	10	3	8	0	9	9	7	6	12	6	10	0	10	4	8	9	13	8	12	9
Mai.....	12	10	10	10	11	9	10	0	11	2	9	5	10	10	9	3	11	2	8	8	13	10	11	4	11	6	9	6	14	7	13	8
Juin.....	11	7	11	4	11	4	10	0	10	10	10	6	10	10	10	6	11	1	10	3	13	10	13	2	11	4	10	9	14	9	14	6

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

TABLEAU indiquant le niveau le plus haut et le plus bas pour l'année finissant le 30 juin 1893.

Mois.	Ecluse n° 22.				Ecluse n° 23.				Ecluse n° 24.				Ecluse n° 25.				Ecluse n° 27.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	10	3	9	4	9	9	9	3	10	...	8	9	12	8	11	6	10	3	9	9
Août	9	11	9	3	9	9	8	8	9	8	8	4	12	6	10	11	10	3	9	2
Septembre	10	.....	9	3	9	11	8	9	10	.....	8	7	12	8	11	4	10	3	9	4
Octobre	9	6	8	7	8	9	8	3	9	1	8	2	11	11	10	8	9	9	9	1
Novembre	9	3	8	3	8	10	7	3	8	6	7	4	11	10	9	4	10	.....	8	3
Décembre	9	.....	8	5	8	6	7	7	8	6	7	5	11	4	9	10	9	9	8	6
Janvier	9	.....	7	2	9	2	5	2	8	5	3	8	11	6	5	6	9	4	6	
Février	10	9	7	1	7	9	5	5	6	5	5	2	8	5	7	.....	7	11	7	1
Mars	9	8	7	6	9	.....	6	5	9	5	5	7	12	.....	7	1	10	2	7	4
Avril	9	10	8	9	10	3	8	.....	9	9	7	6	12	6	10	.....	10	4	8	9
Mai	11	2	9	5	10	10	9	3	11	2	8	8	13	10	11	4	11	6	9	6
Juin	10	10	10	6	10	10	10	6	11	1	10	3	13	10	13	2	11	4	10	9

ANNEXE N° 13.

BRIGHTON, 30 août 1893.

M. TOM. S. RUBIDGE,
Ingénieur surintendant, division du Saint-Laurent,
Cornwall.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel suivant sur les ouvrages confiés à mes soins pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1893.

La navigation a été close le 30 novembre 1892 et s'est ouverte le 13 avril 1893.

Du 30 juin 1892 au 30 juin 1893, 830 navires ont passé par ce canal.

Il n'y a eu aucun accident et il n'a été imposé et perçu aucune amende durant la même période.

Les ponts sont en bon état et ont fait un service satisfaisant, à l'exception du pont du chemin de fer, qui a été rajusté par la Compagnie de Pont Weddell.

Vingt-cinq nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés et chaussés avec de la pierre cassée.

Les fossés du chemin de halage ont été nettoyés deux fois sur toute la longueur du canal de chaque côté, et tous les chardons et autres herbes coupés avec soin ; 2,800 pieds de chemin de halage à l'est du pont du chemin de Brighton ont été recouverts de gravier.

Par suite des fortes pluies du printemps l'eau a débordé par-dessus le chemin de halage dans le canal, et l'on a consacré beaucoup de temps à réparer les brèches causées par ce fait.

Un parement en pierre a été posé jusqu'au sommet du mur aux ponts du chemin de fer et du chemin de Trenton.

Une haute clôture en planches a été construite à l'ouest de la traverse du chemin de fer Ontario-Central, sur le côté nord du canal, pour empêcher le sable de s'amonceler sur la voie du chemin de fer, et cela épargne beaucoup de travail.

Cinq cent cinquante-six verges de gravier ont été posées sur le côté nord du canal, à l'ouest du pont du chemin de fer.

3,298 verges de pierre cassée ont été posées dans le mur en blocailles.

Le chemin de halage a été nivelé à plusieurs endroits où le sable avait été enlevé par le vent.

De la blocaille a été posée sur le sommet de la levée sur une longueur de 2,000 pieds, dans le sable.

Un chemin en gravier a été construit au pont du chemin de Trenton, dans les limites du canal, et a donné beaucoup de satisfaction aux cultivateurs et aux autres personnes de cette section.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. P. KEELER,
Surintendant du canal Murray.

ANNEXE N° 14.

CORNWALL, 2 octobre1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant des ouvrages sous mes soins pour l'exercice finissant le 30 juin 1893.

Le canal de Cornwall a été tenu ouvert d'une manière satisfaisante durant la saison de 1892 ; la seule interruption ayant été causée par la barge *Toronto* qui a brisé les portes de l'écluse 19 le 3 août. La navigation fut interrompue pendant vingt-huit jours. Un compte des dépenses encourues, au montant de $1,103.21, a été transmis au département.

Le steamer *Island Queen* a été condamné à payer une amende de dix dollars pour avoir endommagé la passerelle sur l'écluse 18 le 2 septembre 1892.

La nouvelle écluse à la tête du canal a servi la première fois le 2 décembre. Les treuils ont été transportés de l'ancienne à la nouvelle écluse. Les vieilles portes de l'écluse 21 ont été démantelées et enlevées.

Le canal a été fermé à la navigation le 4 décembre, excepté les écluses 18, 19, 20 et 21, qui ont été tenues ouvertes quelques jours de plus pour les entrepreneurs.

Durant l'hiver l'ouvrage dans les ateliers consista à faire des passerelles, lisses de garde-corps, meneaux, poulies, courbes, brouettes et réparations générales, et à se préparer pour le printemps.

Le canal a été mis à sec le 16 mars 1893, et les réparations ordinaires aux levées, le nettoyage et le jointoyage des écluses, ont été faits. De nouveaux buscs ont été posés à l'écluse 20, et on a fait les autres réparations générales. L'eau a été introduite le 30 avril et le 1er mai le canal était prêt pour la navigation, des bateaux étant admis dans l'écluse de prise d'eau.

La navigation s'est continuée sans interruption jusqu'au 2 juin, lorsque le bateau à vapeur *Hall* enfonça deux portes de l'écluse 19, causant un retard de vingt-six heures. Un état des frais de réparation s'élevant à $1,060.70 a été transmis au département.

Toutes les réparations nécessaires ont été faites. Les vieilles portes d'écluse ont eu besoin de beaucoup de réparation. Une paire de portes a été réparée et mise dans le canal. Une maison de garde à l'écluse 21 a été construite.

J'annexe un état du niveau de l'eau pendant la dernière année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. ROSS, *surintendant.*

Mr THOS. S. BURBIDGE, I.C.,
Ingénieur surintendant,
Cornwall, Ont.

CANAL CORNWALL.

TABLEAU indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les seuils de l'écluse 15 à l'entrée d'aval, et de l'écluse 21 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Mois.	Ecluse 15, seuil d'aval.				Ecluse 21, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
1892.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	11	5	10	9	10	9	10	0
Août	12	1	10	7	10	10	9	9
Septembre	11	5	10	3½	10	9	9	11
Octobre	10	3½	9	9½	10	1	9	6
Novembre	11	1	9	8½	10	5	8	10
Décembre	13	8	9	6½	9	8	8	8
1893.								
Janvier	26	0	12	7	10	1	6	7
Février	21	2	18	9	9	2	6	9
Mars	22	6	16	5	10	0	8	1
Avril	14	11	10	6	10	6	9	3
Mai	12	10	10	10	11	9	10	0
Juin	11	7	11	4	11	4	10	0

A. P. ROSS,
Surintendant.

MORRISBURG, 1er septembre 1893.

MONSIEUR,—Conformément à votre requête du 28 août 1893, demandant un rapport annuel sur ces canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1893, j'ai l'honneur de vous soumettre ce qui suit :—

FERMETURE DES CANAUX.

Le canal de la Pointe-Farran a été fermé le 13 décembre 1892, ainsi que les écluses 26 et 27 sur la section des Galops, et l'écluse 25 sur la section de la Pointe-aux-Iroquois a été fermée le 17 du même mois, et les écluses 23 et 24 sur le Rapide-Plat ont été fermées le 23. Cette fermeture à des dates différentes a été causée par les travaux des entrepreneurs sur le canal du Rapide-Plat.

Ces canaux ont été ouverts le 27 avril 1893. Nous n'avons eu aucun accident, excepté le propulseur *Acadia* qui a coulé à fond dans le canal du Rapide-Plat, et à propos duquel j'ai fait un rapport détaillé le 14 juin dernier.

Les canaux ont été maintenus en bon état de service durant l'année. Il n'y a eu aucune interruption extraordinaire de la navigation, et l'eau dans ces canaux a été beaucoup plus haute que durant l'exercice précédent; en outre, les travaux exécutés pour l'agrandissement du canal du Rapide-Plat ont considérablement aidé à la navigation.

On a imposé plusieurs amendes à des navires pour manque de soin et négligence de leurs devoirs. Trois de ces navires ont été mentionnés dans le dernier rapport annuel du 3 novembre 1892, savoir :

Steamer *Corsican*, 3 juillet 1892 ..... $10 00
do *Ocean*, 10 août 1892..... 20 00
do *Alexandria*, 14 octobre 1892..... 20 00

Le suivant depuis cette date, savoir :—

Barge *Black Diamond*, 18 novembre 1892..... 15 00

Le nombre de navires qui ont passé par l'écluse à Iroquois, tel que constaté par l'éclusier pour sa propre satisfaction, a été de 2,483 pendant l'exercice.

L'ouvrage fait par le personnel chargé des réparations a été d'un caractère général.

Un pont de glace ou barrage s'est formé au pied du canal de la Pointe-Farran, à la Pointe-Baker, le 7 février, et est resté solide pendant trois semaines. Il n'a fait aucun dommage, parce qu'il s'était formé en grande partie en travers de la baie, s'étendant jusqu'à l'écluse, et l'eau étant très profonde la glace flottante a pu facilement passer en dessous du barrage ou pont de glace. Nous avons essayé de le couper mais nous n'avons pas réussi, à cause de son étendue et de la nature ou qualité de la glace.

RÉPARATIONS A LA POINTE-FARRAN.

Les portes ont été soulevées deux fois. Tous les rouets ont été renouvelés durant l'année et de nouvelles chaînes ont été posées aux portes d'aval. La glace ayant emporté les fondations en pierre de la maison des éclusiers, on a construit en septembre dernier un pilier en bois qu'on a rempli de pierres, et qui a bien duré. Les maisons des éclusiers ont subi de grosses réparations et on a construit pour eux des cuisines à la maison de pierre.

RÉPARATIONS DU CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Une paire de portes neuves a été posée à l'entrée d'aval de l'écluse 23 en mai, et des réparations générales ont été faites aux autres portes. Le canal a été mis à sec deux fois: le première, à cause du steamer *Acadia* qui avait coulé bas dans le canal, et une autre fois pour faciliter à la Compagnie de distribution des eaux du village de Morrisburg la pose d'une nouvelle conduite sous le canal.

On a profité de ces deux occasions pour enlever des grosses roches qu'on avait trouvé dans le bassin du canal.

L'estacade, à l'écluse 24, en travers du coursier d'alimentation, a exigé quelques réparations.

RÉPARATIONS AU CANAL DES GALOPS.

A Iroquois, écluse 25, on a construit une clôture autour de la propriété du gouvernement; des poteaux ont été enlevés et un nouveau rouet posé; les maisons des éclusiers ont subi de grandes réparations; les fossés ont été curés et les pierres enlevées; les estacades ont été renouvelées dans le canal et le quai au pied de la jetée a été replanchéié en partie, et des pièces de la jetée en partie renouvelées; le pont tournant a été replanchéié.

Le pont tournant à l'écluse 26 a été reconstruit. Les portes ont été soulevées, trois nouvelles chaînes posées et plusieurs petites réparations faites à l'écluse et aux portes. Des réparations ont été faites aux maisons des éclusiers, principalement aux toits.

Un quai a été construit sur le côté extérieur de la levée ou sur le fleuve pour l'utilité du village de Cardinal.

A l'écluse 27 des réparations générales ont été faites aux portes et jetées conduisant à l'entrée de l'écluse, et au coursier d'alimentation. Les portes ont été soulevées deux fois, deux nouveaux rouets et une chaîne ont été posés.

Les écluses 23, 26, et 27 ont dû être nettoyées plusieurs fois durant l'exercice à cause des pierres, des pièces de bois et du gravier qui s'accumulaient et qui étaient apportés par suite du dragage sur les nouveaux ouvrages.

On a acheté onze nouvelles bouées, qui, de même que celles que nous possédions déjà de l'an dernier, ont été préparées et convenablement placées dans le fleuve entre Dickenson's-Landing et Prescott.

Des réparations générales ont été faites au bateau des bouées et au chalan, tels que replanchéiage, calfatage, peinture, réparation des cales pour les sortir, etc. Une paire de vieilles portes a été retirée du fond et mise sur la cale sèche à Cardinal pour être reconstruites.

De petites réparations aux écluses, portes, jetées, appareils de manœuvre, bien que faibles individuellement, représentent en somme un montant et l'emploi de matériaux considérables.

On a fait beaucoup d'ouvrage sur le canal de Jonction à différents endroits où il était faible et avait cédé, en transportant de la pierre et de la glaise bleue et en les y plaçant.

J'annexe un tableau indiquant la profondeur maxima de l'eau sur les seuils d'entrée et de sortie des écluses de ces canaux, aux dates ci-dessus.

Le tout respectueusement soumis.

Votre obéissant serviteur,

M. Tom. S. Rubidge, I.C.
Ingénieur-surintendant, Cornwall, Ont.

CHAS. E. HICKEY,
Surintendant.

ANNEXE N° 15.

CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, 2 octobre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter mon rapport annuel sur le canal Welland et ses embranchements pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1893.

En commençant par Port-Dalhousie, sur une longueur de 500 pieds, des palplanches embouvetées de 6 pouces d'épaisseur et 12 pieds de long, ont été battues du côté du nouveau canal, en amont du mur de pierre s'étendant en travers l'étang entre les écluses n°s 1 et 2, complétant ainsi cette opération, et arrêtant toute fuite d'eau sous le mur jusqu'où s'étendent les palplanches.

A l'écluse n° 15, le mur en aile inférieur sur le côté ouest de l'écluse s'était affaissé et faisait saillie sur le canal, il a donc fallu le démolir et le reconstruire.

On a fait cet ouvrage avant l'ouverture de la navigation en avril dernier. Outre la reconstruction de ce mur, on a battu une rangée de fortes palplanches en avant du mur, et aussi en avant du mur correspondant de l'autre côté du canal, et pour empêcher tout nouveau mouvement du mur, de grosses pièces placées de 10 pieds en 10 pieds, sous le fond du canal et boulonnées aux palplanches, furent posées en travers du canal d'un mur à l'autre, et l'espace entre elles fut rempli de béton d'une épaisseur variant de 12 à 18 pouces.

Au coursier d'alimentation, en amont d'Allanburg, on découvrit une fuite d'eau sous le tablier, peu de temps avant l'ouverture de la navigation, le printemps dernier, et, en l'examinant, on vit qu'elle était d'une nature sérieuse, vu la position du coursier.

Ce coursier a été construit en 1877-78, dans la levée ouest du bief culminant du canal, à 14 milles de Port-Colborne, afin de laisser passer l'eau nécessaire à l'alimentation de l'ancien canal, le coursier servant autrefois à cette fin ayant été fermé au cours de la construction du nouveau canal à partir d'Allanburg en allant vers le nord.

On a trouvé que l'eau avait passé à travers les joints et sous les murs du coursier en certains endroits, affouillant le pied de la levée en arrière des murs tout en laissant intacte la surface de la levée.

L'étendue de l'affouillement et les dommages sérieux qui auraient résulté d'une brèche dans la levée du canal à cet endroit, ont rendu nécessaire la construction d'un barrage en amont du coursier pour retenir l'eau du bief culminant, et d'un autre barrage en aval du coursier, afin de l'épuiser.

Les fondations de la structure furent alors reprises en sous-œuvre avec du béton au ciment de Portland, les fissures des murs remplies de coulis de ciment de Portland, et la levée défectueuse réparée.

L'ouvrage, qui était naturellement difficile, a été fait, au coût de $4,000, d'une manière satisfaisante et énergique, sous la surveillance immédiate de F. T. Walton.

On a renouvelé les poteaux de défense des piles du pont d'Allanburg, ainsi que celles du pont de raccordement.

Aux écluses et ponts sur toute l'étendue du canal, on a fait constamment de petites réparations comme d'habitude, tel que réparer et renouveler les chaînes et câbles pour ouvrir et fermer les écluses, remplacer ou réparer les tiges, arbres et appareils d'engrenage brisés ou faussés, réparer ou renouveler les pièces de ceinture ou autres parties des portes, poteaux de défense et ponts des chemins brisées ou déplacées, ou qui sont exposées au frottement et à l'usure constant des navires et attelages qui passent.

A part ces ouvrages, on a fréquemment ajusté les portes des écluses et enlevé au moyen du plongeur des obstacles à la fermeture des portes, ce qui, avec les réparations occasionnelles des dommages par les navires qui frappent les poteaux de défense et les piles du pont, et le renouvellement des poteaux d'amarrage et l'entretien des chemins de halage, des levées et des fossés, a donné de l'emploi constant aux équipages chargés de ces travaux.

Ces petites réparations, bien qu'on en parle ici en général, sont tenues en détail, et les quantités de matériaux employés dans chaque cas sont inscrites.

Sur l'ancien canal, à part les réparations ordinaires du printemps aux tabliers et hausses de coursier, du replanchéiage des ponts, etc., un nouveau pont tournant fut construit sur les murs en aile de l'écluse n° 2 pour remplacer l'ancien, à 366 pieds en amont de l'écluse.

Le nouveau pont a été construit par la Compagnie de Pont Weddell, de Trenton, Ont., à l'entreprise, sur le prolongement des murs de l'écluse tels que construits à cette fin lorsque l'écluse fut agrandie en 1883.

Les réparations du coursier d'alimentation d'Allanburg, dont il a été parlé plus haut, ont nui à la condition ordinaire des choses sur l'ancien canal, jusqu'à l'achèvement des réparations du coursier en juin. Pendant les réparations, il a fallu faire passer par l'écluse d'Allanburg l'eau destinée à alimenter l'ancien canal et les moulins, et elle était quelquefois donnée en moindre abondance, ce qui causait une insuffisance d'eau, mais comme quelques-unes des plus grandes fabriques faisaient des changements considérables dans leurs bâtiments et leurs roues hydrauliques, cette insuffisance d'eau ne se faisait pas autant sentir que si toutes les fabriques eussent marché comme à l'ordinaire.

A l'exception du passage de temps à autre d'un radeau, d'un chalan ou d'une goélette chargés de bois ou de matières premières destinées à quelques-unes des fabriques, on peut dire que la circulation sur l'ancien canal n'a eu lieu que sur la partie située entre Sainte-Catherine et Port-Dalhousie.

Il en a été ainsi depuis quelques années, la plus grande partie de l'ancien canal n'ayant été presque exclusivement utile qu'aux fabriques.

Il y a actuellement plusieurs bons emplacements de fabriques disponibles avec pouvoir hydraulique abondant.

Sur la division du coursier d'alimentation on a construit des ponts tournants pour la première fois sur ce coursier sur la ligne du chemin Bird et aussi sur la ligne du chemin Petit.

Ces ponts et les autres traverses du coursier, construits il y a un an, ont beaucoup amélioré les moyens de communication, et ont augmenté la valeur des propriétés dans leur voisinage.

Sur la division de Port-Maitland où Broad Creek passe sous le canal, un nouvel aqueduc en siphon, fait en bois, avec une ouverture de 4 x 5 pieds, a été construit à l'entreprise par M. Archie McDonald, de Stromness, et donne plus de facilités pour le drainage d'une grande et fertile région.

Les tabliers du barrage de Dunnville ont été planchéiés de nouveau où c'était nécessaire, et de légères réparations ont été faites aux déversoirs et aux aqueducs. Quelques-uns des fossés et des débouchés d'égouts dans cette localité exigent plus d'ouvrage que n'en comportent les réparations ordinaires, et il sera nécessaire de demander un crédit.

Sur les 14 cas de dommages causés aux propriétés du canal par les navires, comme on le verra par le tableau ci-joint marqué A, un seul avait un peu d'importance.

Je veux parler des dommages causés à l'écluse n° 4 par le steamer *Arabian* en remontant le canal le 22 octobre 1892 ; la navigation fut interrompue pendant trente-quatre heures, et on encourut une dépense de $3,828.33 pour replacer quatre portes d'écluses et réparer les dommages faits aux levées du canal, aux chemins de halage, etc.

Les dommages ont été causés par le fait que le mécanicien n'a pas obéi aux ordres de l'officier sur la passerelle, et a avancé si vite que les amarres n'ont pu arrêter le navire.

Si l'on tient compte des dégâts faits à l'écluse, le peu de temps occupé pour les réparations fait honneur à ceux qui étaient chargés de cet ouvrage.

Les montants des dommages inscrits dans le tableau, à part ceux causés par le *Fairbanks*, le *Manly* et l'*Arabian*, qui ne sont pas encore payés, ont été remis aux percepteurs des péages à Port-Dalhousie et à Sainte-Catherine, dont les reçus se trouvent dans mon bureau.

Depuis le 30 juin dernier, toutes les sommes payables pour dommages et amendes ont été payées directement aux percepteurs des péages des canaux.

Durant l'exercice qui s'est terminé le 30 juin, le tonnage enregistré des navires qui ont passé, dans les deux sens, par le nouveau canal Welland, accuse une augmentation de 101,640 tonneaux sur l'exercice précédent, et peut s'attribuer à la réduction des péages sur le grain, jointe au mauvais état de la route américaine ; avec de meilleurs arrangements pour l'allégement ou le transbordement à Kingston ou à Prescott, l'augmentation des affaires serait beaucoup plus considérable.

Le canal a été fermé le 12 décembre 1892, et a été rouvert à la navigation le 24 avril 1893.

Ci-joint vous trouverez un tableau indiquant la profondeur maxima et minima sur les buscs des écluses n°s 1 et 27 à Port-Dalhousie et à Port-Colborne, respectivement, pendant l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1893.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. G. THOMPSON, M.I., I.C.,
Ingénieur-surintendant.

Mr COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef, chemins de fer et canaux,
Ottawa.

"A."

RELEVÉ des dommages causés par des navires ou steamers aux travaux du canal Welland, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Date du dommage.	Nom du navire ou steamer.	Montant des dommages.	Date du paiement.
1892.		$ cts.	
13 mai	Barge "Manly"	15 38	Dû.
25 do	Steamer "Everett"	40 00	9 mai 1893.
16 sept.	do "Hibbard"	125 00	12 nov. 1892.
26 do	do "W. R. James"	12 30	24 avril 1893.
28 do	do "John Rugee"	17 09	12 nov. 1892.
4 oct.	do "F. R. Prince"	6 40	24 avril 1893.
22 do	do "Arabian"	3,828 33	Dû.
27 nov.	do "Governor Smith"	14 08	24 avril 1893.
1893.			
24 avril	do "Fairbanks"	14 17	Dû.
13 mai	do "New Orleans"	100 00	20 mai 1893.
23 do	do "Alconas"	200 00	25 do 1893.
24 do	do "Blanchard"	130 00	25 do 1893.
19 do	Barge "Augustus"	4 50	13 juin 1893.
9 juin	do do	25 00	15 do 1893.
	Total	4,532 25	
	Payé	664 37	
	Dû	3,857 88	

"B."

ÉTAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Profond. maxima.		Profond. minima.			Profond. maxima.		Profond. minima.	
1892.	pds	pcs	pds	pcs	1893.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	16	4	15	11	Janvier	14	11	14	5
Août	16	5	16	0	Février	14	11	14	4
Septembre	16	3	15	9	Mars	15	5	14	7
Octobre	15	11	15	1	Avril	16	5	15	4
Novembre	15	6	14	11	Mai	17	5	16	2
Décembre	15	5	14	9	Juin	17	4	17	1

"C."

ÉTAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc d'amont de la nouvelle écluse n° 27 du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Profond. maxima.		Profond. minima.			Profond. maxima.		Profond. minima.	
1892.	pds	pcs	pds	pcs	1893.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	16	2	15	2	Janvier	14	10	13	0
Août	15	11	14	11	Février	14	4	12	11
Septembre	15	5	14	7	Mars	15	5	13	0
Octobre	16	5	14	2	Avril	16	3	13	2
Novembre	16	2	13	10	Mai	16	2	15	0
Décembre	15	8	13	2	Juin	16	3	15	4

ANNEXE N° 16.

BUREAU DU SURINTENDANT DU CANAL WELLAND,
SAINTE-CATHERINE, 12 septembre 1893.

M. W. G. THOMPSON,
Ingénieur-surintendant.

CHER MONSIEUR,—Sous ce pli je vous envoie mon rapport annuel ordinaire sur les travaux faits sous ma direction durant l'exercice qui s'est terminé le 30 juin dernier.

W. ELLIS,
Surintendant.

NOUVEAU CANAL WELLAND.

Détails des ouvrages de réparation et d'entretien pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

DIVISION N° 1.—DE PORT-DALHOUSIE À L'ÉCLUSE 13.

HAVRE DE PORT-DALHOUSIE.

Après avoir été en place pendant quelque temps le pont flottant d'hiver a été endommagé par une tempête et par des glaces flottantes.

Les palplanches sur le bord du lac, le long de la jetée de l'ouest, ont été réparées et renforcées pour l'avenir en déposant de la pierre en avant d'elles.

Un nouveau trottoir, de 1,320 pieds de long et 4 pieds de large, posé sur des longrines de 6 x 6, à partir du pied de l'écluse 1 jusqu'à la cale du chemin de fer du Grand-Tronc, sur le côté est du havre, et nivelé le terrain pour recevoir ce trottoir.

Chantiers et ateliers, Port-Dalhousie.

Tirer à terre une paire de portes pour l'écluse 22, les défaire, les mettre d'équerre, les assembler de nouveau avec de nouvelles gournables et les réparer parfaitement. Tirer à terre les portes de l'écluse 8, les défaire, les mettre d'équerre, les assembler de nouveau avec de nouvelles gournables et les réparer complètement. Tirer à terre une paire de portes pour l'écluse 23, les défaire, les mettre d'équerre, les assembler avec de nouvelles gournables et les réparer complètement.

Tirer à terre une porte de l'écluse 2, la défaire, la mettre d'équerre, l'assembler de nouveau avec des gournables neuves, et la réparer complètement.

Tirer à terre une porte de l'écluse 15, la défaire, la mettre d'équerre, l'assembler de nouveau avec des gournables neuves et la réparer complètement.

Tirer à terre une porte de l'écluse 17, la défaire, la mettre d'équerre, l'assembler de nouveau avec des gournables neuves et la réparer complètement.

Tirer à terre une paire de portes d'écluse de l'écluse 10, les défaire, les mettre d'équerre, les assembler de nouveau avec des gournables neuves et les réparer complètement.

Tirer à terre une paire de portes d'écluse de l'écluse 10, les défaire, les mettre d'équerre, les assembler de nouveau avec des gournables neuves et la réparer complètement.

Tirrer à terre trois portes de l'écluse 4, endommagées par l'accident à l'*Arabian*, les réparer complètement et les tenir prêtes à l'usage futur.

Les portes pour l'écluse 25 tirées à terre et ouvertes pour y faire des réparations considérables, et mises en réserve sur le ber.

Les portes pour l'écluse 20 tirées à terre et ouvertes pour y faire des réparations considérables, et mises en réserve sur le ber.

Le ponton n° 2 tiré sur la cale et toutes les parties détériorées enlevées et reconstruites, et remises à neuf, puis calfatées et peinturées.

Les journaliers ont coupé une grande quantité de vieux bois le long du canal, et des parties pourries de chalans, pièces de ceinture, pièces de portes brisées, etc., après avoir été rapportées par les chalans en différents temps.

Ecluse n° 1, pont n° 1 et bief.

500 pieds (courants) de palplanches en pin, 12 pieds de long, 6 pouces d'épaisseur, ont été battus en avant du barrage en pierre entre les écluses 1 et 2, et l'espace entre les palplanches et le barrage a été rempli de béton, et tassé, pour empêcher les fuites d'eau sous le mur formant le barrage.

Une nouvelle roue hydraulique et sa boîte posées, ajusté les portes d'aval, et posé trois nouvelles marches ; employé 20 pieds de planche de chêne, posé 2 nouvelles jambes de force ; aussi 2 nouveaux câbles longs, deux câbles courts aux portes de l'écluse ; réparé les chaînes de l'écluse ; 16 pieds d'arbre de couche pour les pièces de ceinture et employé dix pieds de planche de chêne de $2\frac{1}{2}$ x 8.

Un nouvel encaissement, deux vis en bois, 8 x $\frac{5}{8}$, 11 livres de carvelles, réparé une crémaillère et un arbre de couche en acier, un nouvel aiguillot pour la porte ; dix livres de carvelles, réparé un arbre en acier, réparé les chaînes de fermeture, un nouveau collier de friction, un nouveau rouleau, conique, une nouvelle pièce transversale pour les marches, un nouveau rouet pour les câbles, pierre de taille pour les tambours des câbles, une nouvelle glissoire pour le charbon, réparé les marches, trois vis, $\frac{1}{2}$ x 6 ; réparé un arbre d'acier coudé ; réparé une pièce de ceinture brisée, posé quatre cames pour le pont, posé deux nouveaux boulons (*fox bolts*) et entaillé la pierre pour asseoir la came.

Ecluse n° 2 et bief.

Ajusté les portes d'aval et placé les rouleaux en position ; enlevé une porte d'écluse et la transporter au chantier pour la réparer ; pendre une nouvelle porte d'écluse, posé une nouvelle passerelle pour les piétons sur la porte de l'écluse et son mécanisme, 1 grande roue dentée, un appareil d'engrenage intermédiaire, 1 pignon en bronze, 8 roues hydrauliques et boîtes et marches, 2 nouvelles jambes de force, une nouvelle vis d'ajustage, 12 pièces de chêne de $4\frac{1}{2}$ x 9, 10 livres de carvelles, réparer les chaînes de fermeture, 2 câbles courts et 2 longs, réparé 4 crémaillères, 24 vis, 8 x $\frac{5}{8}$, 3 forages pour les roues, 12 forages pour les arbres, 30 vis, 8 x $\frac{5}{8}$, 30 rondelles, 900 pieds courants de fossés curés.

Réparé une crémaillère, réparé un arbre en acier, réparé une section de main-courante, 2 boulons barbelés neufs, réparé une cheville de liaison, réparé une passerelle brisée sur la porte, enlevé une pièce de chêne submergée entre la porte et le

seuil, 1 nouvelle perche ferrée, réparé plusieurs fois les chaînes de fermeture, 1 paire de crocs doubles, réparé le flotteur de l'écluse, 4 glissoires au charbon, 1 nouvelle clef et une petite aube, réparé deux arbres de roues hydrauliques et les pièces de protection des roues, 1 nouveau poteau d'embrayage, 1 nouvelle dresse pour la flamme, 2 rouleaux coniques, rempli de grands affouillements causés par l'accident de l'*Arabian* bâti un pont provisoire sur le déversoir pour transporter de la terre; posé de la pierre sur les portes de réserve sur les bers.

Ecluse n° 3 et bief du pont n° 2.

Ajusté les 4 portes d'écluse et mis les rouleaux et les cadres des portes en bon état; 1 nouveau heurtoir de busc; posé de nouveaux madriers sur le tablier du pont; ajusté les portes d'aval; 1 nouvelle matrice; 1 nouvelle porte à coulisse; 1 nouveau tambour et roue d'angle; 1 nouvel arbre court pour l'engrenage.

Soulevé la porte d'écluse n° 5 de gauche, et la porte n° 1 de droite, et posé des pièces de chêne de 1½ pouce sous les gradins; réparé les chaînes de manœuvre; posé une nouvelle plate-forme à la maison de l'écluse et du pont, en avant et à chaque extrémité, réparé 4 crémaillères; réparé les rouleaux du treuil; réparé le busc et le treuil; une nouvelle clef pour le pignon; fait une entaille dans la maçonnerie pour le tambour du treuil; 1 glissoire pour le charbon; réparé le fil métallique servant à fermer le pont; 1 nouveau rouleau conique; réparé une barre; posé 2 cames et 4 cames de pont et serrer l'appareil d'engrenage; nettoyer le principal contre-fossé, sur une longueur de 340 verges (courantes); réparé les affouillements causés par l'accident de l'*Arabian.*

Ecluse n° 4 et bief.

Ajusté les 4 portes d'écluse et mis les rouleaux et les cadres en bon état; 1 nouveau pignon en bronze, 1 nouvelle matrice, 2 roues hydrauliques, 3 nouveaux câbles courts, 3 nouveaux câbles longs, 2 paires de crocs doubles, 1 nouvelle chaîne de fermeture (37½ pieds de ⅝), 1 nouvelle chaîne de manœuvre, 1 nouveau jeu de rouleaux dans le cadre du treuil, 1 nouveau jeu de rouleaux pour ajuster les portes d'écluse; posé 3 nouvelles portes neuves, 10 pieds, 2 x 8 chêne, 15 pieds de chaîne de ⅝ et épissure; réparé les chaînes de l'écluse; enlevé les vieilles portes et posé 3 nouvelles portes d'écluse, ponts et tous les mécanismes et appareils d'engrenage nécessaires; réparé deux assortiments d'engrenage, 2 glissoires pour le charbon, réparé un câble court; 1 nouveau rouleau conique, 1 nouveau boulon de liaison; réparé 2 caisses, 5 pieds, en pin, 10 pieds, 2 x 8 chêne; 2 nouveaux crocs à ciseaux, 2 paires de crocs doubles pour les chaînes de manœuvre; réparé le tambour et les courroies du treuil; curé 300 verges courantes du contre-fossé principal.

Ecluse n° 5 et bief.

Deux nouveaux pignons en bronze, 3 nouveaux crampons à crémaillère, 2 nouvelles matrices, posé 2 longs câbles neufs, 1 petit câble neuf et ajusté les 4 portes d'écluse, et mettre les rouleaux et les cadres en bon état; 1 nouveau cadre de rouleaux, 2 nouveaux gradins posés, 2 nouvelles roues hydrauliques, 1 nouvel étai; réparé les chaînes d'ouverture et de fermeture de l'écluse; soulevé les portes d'aval et posé des pièces sous les gradins; 1,638 pieds (courants) de fossés ouverts et curés; posé des planches de protection au-dessous des roues hydrauliques, et réparé deux marches; examiné et mis en état six jeux d'appareils d'engrenage; réparé 5 crémaillères; réparé 12 pentures; réparé deux gradins, 3 vis, ½ x 6; enlevé la défense en caoutchouc entre la glissoire et la porte d'écluse; réparé un long câble; réparé une crémaillère; examiné et réparé 6 jeux d'appareils d'engrenage, 2 roues hydrauliques et 2 arbres d'acier coudés, 1 support en érable, 2 vis, ⅝ x 8; réparé 1 treuil, 1 nouvelle clef, réparé le tambour du treuil.

Pont n° 3 de la rue Lake.

Ajusté 3 cames et serrer l'appareil d'engrenage et les boulons taraudés; peinturé le pont et ses approches, 2 couches; 1 nouvelle perche ferrée, une nouvelle grille de poêle pour la maison des gardiens de pont, 1 chaîne pour les ponts flottants, 3 ma-

nilles, 2 boulons à œillet ; réparé les pièces de ceinture ; renouvelé la rangée supérieure du caisson avec du bois neuf, 192 pieds de 12 x 12 en juin, 12-19 pieds de traverses de 10 x 12, 324 pieds courants de chêne de 6 x 12 ; réparé le tablier du pont, assujéti les ponts flottants plusieurs fois ; posé à chaque extrémité du pont une planche de chêne courbée.

Pont du chemin de fer du Grand-Tronc n° 4.

Pont parfaitement examiné, serré les tiges lâches et les assujétir aux segments, posé un ressort de voiture au loquet du pont ; ajusté plusieurs fois les cames et entaillé la maçonnerie pour asseoir les cames ; étendu 5 tirants et balancé le pont, etc., réparé les pièces de ceinture et posé 40 pieds de chêne neuf, de 6 x 12.

Pont de la rue Geneva n° 5.

Ajusté les cames et serré toutes les tiges lâches, etc.

Pont de la rue Niagara n° 6.

Ajusté 4 cames, posé un boulon (*fox bolt*) dans le taquet du loquet et serré les tiges lâches ; enlevé les longrines et les planches pourries dans les deux approches et les remplacer par des neuves. La rangée de dessus des caissons de la pile centrale était pourrie et fut remplacée par du bois neuf qui fut assujéti et boulonné ; réparé le fil métallique servant à ouvrir le loquet ; renouvelé les approches du pont qui étaient détériorées, comme ci-après : posé 12 nouvelles longrines aux approches de 23 pieds 6 pouces de long en pin de 6 x 11 ; posé 52 planches de pin de 20 pieds de long chacune, de 2½ x 8 posées comme rang de dessous, 1,075 pieds de mesure de surface, planches de chêne rabotées, 2½ x 8, rang de dessus ; posé 8 vieilles passerelles d'écluses pour les traverses ; posé 21 pieds de nouvelles pièces de ceinture en chêne de 6 par 12 sous le pont ; replanchéié le pont sur le contre-fossé près du pont principal ; réparé le plancher de la partie tournante du pont, 240 pieds courants ; pièces de protection des roues 4 x 6 boulonnées au plancher ; le rang des pièces de bois de dessus et les arbres transversaux de l'appareil d'engrenage étaient pourris et ont été remplacés comme suit : 192 pieds courants de pin 12 x 12 ; 12 x 10, 19 pieds chacun, pin de 10 x 12 ; 292 pieds courants 6 x 12, et pièce de ceinture du caisson ; 38 pieds de pont flottant en pin de 12 x 12 ; posé deux planches formées en segment à l'extrémité de la partie tournante du pont.

Ecluse n° 6 et bief.

Quatre nouvelles matrices en cuivre et rondelles ; posé 2 roues hydrauliques ; réparé les lieux d'aisance, 25 pieds de bois d'un pouce. Un nouveau câble long, réparé 3 jeux d'engrenage, ajusté 4 portes d'écluse et mis les rouleaux et leurs cadres en bon état ; un pignon en bronze ; réparé les lieux d'aisance des hommes et 2 gradins, 3 vis 6 x ½ pouces ; affouillements des levées et trous autour des poteaux d'amarrage remplis et nouveaux liens autour des poteaux d'amarrage ; réparé un câble court ; 90 verges courantes de fossés ouverts et curés ; 2 glissoires pour le charbon ; réparé les chaînes d'ouverture et de fermeture de l'écluse ; posé des planches de protection aux roues hydrauliques ; réparé 1 matrice en acier et 6 jeux d'appareil d'engrenage et 3 roues hydrauliques ; réparé 2 crémaillères, curé le contre-fossé latéral sur une longueur de 600 verges.

Ecluse n° 7 et bief.

Ajusté les 4 portes d'écluse, 2 nouveaux câbles longs, 1 perche ferrée ; ajusté les portes d'aval une seconde fois et mis les rouleaux et les cadres en état convenable, 1 nouvel étai, 1 nouveau pignon ; réparé le levier et 2 nouveaux boulons, 7 vis en bois de 8 x ⅝ pouces ; réparé la main-courante, enlevé la défense en corde entre le busc et la porte ; réparé les chaînes d'ouverture et de fermeture, 2 nouvelles glissoires pour le charbon ; réparé l'arche, 1 nouvel étai et pignon ; réparé 2 crémaillères et un per-

tuis à coulisse, examiné 6 jeux d'appareils d'engrenage, et posé de nouveaux gradins; réparé le treuil et posé de nouvelles clefs, etc., 25·50 verges du contre-fossé principal curé, levées nivelées, etc.

Ecluse n° 8 et bief.

Trois nouvelles matrices en cuivre; 1 nouvelle roue hydraulique; ajusté les 4 portes d'écluse et posé les rouleaux et les cadres en bon état; soulevé la porte d'écluse n° 1 et posé un nouveau gradin et une pièce de chêne à l'intérieur; ajusté les portes en amont une seconde fois, 2 nouveaux câbles longs, 1 nouvel étai, 1 nouvel arbre d'appareil d'engrenage et support du levier, 1 crémaillère, 1 pignon, 1 câble court, réparé les chaînes d'ouverture et de fermeture de l'écluse; réparé le levier, et 2 nouveaux boulons, 7 vis en bois de 8 x $\frac{5}{8}$ pouces; réparé la main courante, posé 2 nouveaux gradins; réparé 1 roue hydraulique, 2 nouveaux boulons à œillet, examiné 6 jeux d'appareil d'engrenage et les mettre en bon état, réparé 2 essieux de roues, réparé 1 crémaillère, réparé 1 manivelle, 2 boulons et plaques pour les treuils réparés, 1 glissoire pour le charbon. 1 nouvelle perche ferrée, curé 350 pieds courants du contre-fossé principal.

Ecluse n° 9 et bief.

Ajusté les 4 portes d'écluse et mis les rouleaux et les cadres en bon état deux fois durant la saison, et les portes d'amont trois fois, posé 2 nouvelles roues hydrauliques et leur cage, 1 nouvel arbre de pignon, 1 nouvel étai, 1 nouveau câble long et son étai; réparé les chaînes servant à ouvrir et fermer l'écluse, réparé les rouleaux coniques et leurs cadres; enlevé la défense en cordes entre le busc et la porte, réparé 3 jeux d'appareils d'engrenage, réparé 2 arbres en acier, réparé les treuils et posé 2 nouvelles clefs de manœuvre, réparé 1 câble court; examiné 6 jeux d'appareils d'engrenage et leur mécanisme, 1 nouveau rouleau conique; réparé le cable ouvrant l'écluse. Nettoyé le dessus de la sablonnière et tiré du gravier pour l'approche de l'écluse 2 du vieux canal, le charger sur le chalan, le transporter à destination et l'y décharger, etc.

Pont du Cimetière, n° 7.

Peinturé le pont et les approches, 1 couche seulement.

Le rang supérieur des pièces de bois du caisson de la pile centrale étant pourri a été enlevé et remplacé par des pièces neuves, de la pierre placée sur le caisson où c'était nécessaire, 178 pieds courants de pin de 12 x 12; 209 pieds courants de pin 10 x 12, 84 pieds courants de chêne de 6 x 12; ajusté les cames et entaillé la maçonnerie pour permettre au loquet du pont de fonctionner librement; aminci la coulisse et soulevé la roue, posé de nouveaux boulons de 2 x $2\frac{1}{2}$ pouces.

Pont du chemin Homer, n° 8.

Attaché les ponts flottants plusieurs fois; posé 10 nouveaux boulons à œillet; réparé la clôture conduisant au pont, posé de nouvelles chaînes au pont flottant et des glissoires pour le charbon; enlevé les vieilles pièces pourries de la rangée supérieure du caisson de la pile centrale, et les pièces transversales et de ceinture, et les remplacer par les nouvelles pièces suivantes: 133 pieds de pin de 10 x 12; 94 pieds courants de pin de 12 x 12; 209 pieds courants de chêne 6 x 12.

Ecluse n° 10 et bief.

Posé un nouveau corbeau; 2 nouveaux câbles longs, et 2 étais de câbles; ajusté les 4 portes d'écluse et mis les rouleaux et cadres en bon état; 1 nouvelle crémaillère, 1 nouveau câble court; réparé les chaînes servant à ouvrir et fermer l'écluse; enlever une vieille porte et en poser une nouvelle avec passerelle et tous les appareils d'engrenage et mécanismes nécessaires, réparé le treuil et liens; enlevé la défense en corde entre le busc et la porte; réparé les chaînes de fermeture, 6 nouvelles glissoires pour le charbon; réparé 5 crémaillères de vannes à coulisses; 3 jeux d'appareils d'engrenage; 2 crémaillères, 3 treuils et posé de nouvelles clefs aux pignons; examiné les roues hydrauliques et enlevé les coquillages; réparé un arbre coudé; enlevé la défense en corde entre le busc et l'écluse; ajouté 2 pieds de chaîne à la chaîne de fermeture; un nouveau rouleau conique; dégagé la chaîne de fermeture en arrière du rouet; réparé la chaîne.

Ecluse n° 11 et bief.

Posé deux nouveaux supports de leviers; 1 nouvelle grille à feu et doublure posées dans le poêle de la maison de garde; 2 câbles longs; ajusté 2 portes d'aval de l'écluse en trois occasions différentes, et la dernière fois, posé un bourrage sous les gradins; 1 nouvel étai, 2 roues hydrauliques. Enlevé la vieille passerelle pourrie sur la porte de l'écluse et en poser une nouvelle avec les appareils et mécanismes nécessaires; 2 nouvelles roues d'engrenage et 1 nouvel aiguillot; 2 vis de vannes; un nouveau jeu d'appareil d'engrenage intermédiaire; posé de nouvelles marches; réparé les chaînes servant à ouvrir et fermer les portes; posé 2 pièces de ceinture sur les portes de l'écluse d'aval et élargi les hausses sur les portes d'amont; posé un nouveau plancher dans la maison de l'écluse et rajusté les portes; 3 crémaillères réparées; réparé les marches; réparé un câble court; 1 nouvel étai; 6 jeux d'engrenage; 2 roues hydrauliques; 2 essieux; un nouveau support de levier; réparé 1 crémaillère de vanne; essieu coudé, 1 nouvelle glissoire à charbon; relevé un bloc de bois entre le busc et la porte; dégagé la chaîne de fermeture de dessous la pièce de bois.

Ecluse n° 12 et bief.

Une nouvelle roue hydraulique et sa boîte; ajusté les quatre portes d'écluse, et mis deux fois en bon état les rouleaux coniques et leurs cadres; 2 nouveaux cadres longs. Un nouveau câble permanent pour les portes; 1 nouvelle grille à feu et doublure en brique pour le poêle dans la maison de l'éclusier; 3 nouveaux garde-câbles; 1 nouvelle vanne à coulisse; 1 nouvelle chaîne de fermeture de 37½ pieds de long en fer de ⅝; un nouveau rouleau; réparé les garde-chaînes sur les portes de l'écluse d'aval et les câbles-chaînes de fermeture et d'ouverture; 1 treuil; posé une nouvelle clef sur le pignon; réparé 2 câbles; boulons à œillet sur les tambours des treuils; une nouvelle glissoire à charbon; réparé 2 câbles et boulons à œillets; pierre taillée pour enclore les treuils; réparé l'essieu en acier; examiné 6 mécanismes ainsi que les roues hydrauliques et les vannes; réparé deux roues hydrauliques et leur cage; 1 crémaillère; 1 glissoire pour le charbon; examiné 3 jeux d'appareils d'engrenage.

Pont à l'écluse 13.

Soulevé les roues et posé 4 cames; redressé les cordes et le plancher et posé une clef fendue et réparé le loquet; ajusté les tiges, etc.

Ecluse n° 13 et bief.

Peinturé les poteaux d'amarrage sur l'écluse et en poser 2 nouveaux; posé 2 câbles neufs et en réparer 2 vieux; réparé 4 leviers de treuils et 6 gradins; posé 2 nouveaux rouleaux coniques; ajusté les portes d'écluse 4 fois et fixé les rouleaux; réparé 3 engrenages de treuil; enlevé la défense en corde entre le busc et les portes d'écluse, 3 fois; nivelé et réparé le chemin de halage; posé 2 planchers de protection sur les crémaillères des roues; calfaté les pièces de bois sur le tablier et le caisson en déversoir, et posé une pièce de protection sur la partie d'aval.

Ecluse n° 14 et bief.

Posé 2 nouveaux câbles et épissé et réparé quatre autres; réparé 2 chaînes de fermeture d'écluse; réparé 5 fois l'engrenage du treuil; 3 gradins; soulevé les portes d'amont et d'aval et posé des pièces sous les gradins; posé un nouveau vantail dans la vanne; aveuglé une voie d'eau dans le busc de l'écluse au moyen de plongeur; réparé le cadre du rouleau conique; enlevé 3 fois la défense entre le busc d'écluse; nivelé et réparé le chemin de halage et la banquette; redressé 2 poteaux d'amarrage. Posé une pièce de protection en bois à la porte d'aval; réparé la cage de la roue hydraulique, les caissons, passerelle sur la porte d'aval, et tous les mécanismes.

Ecluse n° 15 et bief.

Réparé la vanne avec le plongeur; épissé et réparé 6 câbles et en poser 2 neufs; réparé 3 chaînes de fermeture et 3 gradins; enlevé deux des portes d'aval et en poser deux autres à leur place; réparé les roues hydrauliques à la tête de l'écluse au moyen du plongeur.

Démoli le talus du mur en aile au pied de l'écluse sur le côté ouest et mis en tas la pierre ainsi enlevée. Creusé une tranchée convenable pour les fondations du nou-

veau mur, et reconstruire ce mur à sa pleine hauteur, enlevé la glace pour préparer le terrain et ensuite enfoncé une rangée de pilots le long du pied des murs en aile de chaque côté du canal et boulonné ces pieux à des pièces de ceinture extraordinairement fortes ; déblayé la terre amoncelée en avant des palplanches et au pied des murs puis enfoncé des pieux en avant du tablier de distance en distance et les boulonner en étendant des pièces en travers d'un côté à l'autre et en remplissant les intervalles et le devant du tablier avec du béton, d'une épaisseur moyenne de 12 pouces ; creusé en arrière des murs en aile et rempli ensuite après achèvement.

Posé une passerelle sur la porte gauche d'amont et tous les mécanismes et engrenages nécessaires et trois pièces de protection. Posé des garde-roues sur une des passerelles et un caisson de protection ; posé des pièces de glissoires de 4 x 6 sur l'extrémité des planches du tablier ; réparé l'écluse et le fond ; construit des glissoires pour le béton et deux bateaux pour la pierre et une boîte à mortier ; réparé le plancher du déversoir ; busc d'amont et d'aval de l'écluse; posé un nouveau vantail dans la vanne ; posé 2 nouvelles vis d'ajustage ; enlevé 3 fois des obstacles sur les buscs ; nivelé et réparé les levées du canal et du réservoir, et posé 8 nouveaux poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 16 et bief.

Posé un nouveau câble et réparé 4 autres et 4 chaînes de fermeture ; 4 gradins, et l'appareil d'engrenage du treuil 3 fois ; réparé un éboulis dans la levée du canal à la tête de l'écluse du côté ouest en quatre occasions différentes en transportant une grande quantité de matériaux des fosses d'emprunt, et enfoncé 80 pieux dans l'étang au pied de l'écluse, et chargé et mis dans l'étang au pied de l'éboulis 5 charges de chalan de grosses pierres. Démoli une partie du mur en aile à l'extrémité du tunnel du chemin public sous le canal, du côté ouest, et creusé pour prolonger de nouveau ce mur en aile et le construire, et réunir l'ancienne et la nouvelle maçonnerie avec de forts tirants, et faire toutes les excavations nécessaires pour cette construction. Nettoyé deux fois le tunnel et réparé le trottoir dans ce tunnel ; creusé un nouveau fossé à travers les champs à partir de l'extrémité est du tunnel afin de mieux faciliter l'égouttement et posé des tuyaux d'égout sous le chemin public, et niveler le talus des levées adjacentes et creusé les fossés. Redressé un poteau d'amarrage.

Boulonné et fixé au couronnement en pierre 107 pieds courants de chêne de 12 x 14, pour exhausser le mur de l'est et 120 pieds sur le côté ouest ; posé 2 planches sur la caisse des roues ; reconstruit le pont du chemin de halage après que le petit chalan eût fini sur le réservoir ; posé une pièce de protection à la porte ; réparé la clôture en planche du chemin du tunnel. Enté deux supports sur les portes d'amont. Posé des caisses de protection aux roues sur la porte d'aval ; posé un nouveau plancher dans la maison de l'écluse et rajusté toutes les portes.

Ecluse n° 17 et bief.

Posé de nouvelles caisses de protection aux roues sur les portes d'aval et réparé deux autres ; posé 2 câbles neufs, et en réparer et épisser 4 ; réparé 3 appareils d'engrenage de treuils, 5 gradins et 3 chaînes de fermeture. Soulevé deux portes d'amont et une porte d'aval et posé des pièces sous les gradins ; enlevé la défense en cordes du busc; posé une nouvelle vis d'ajustage ; posé un nouveau poteau d'ajustage et en redresser 2.

Ecluse n° 18 et bief.

Réparé 4 fois l'appareil d'engrenage du treuil ; 4 câbles et en poser 2 neufs ; 6 gradins, et 2 chaînes de fermeture ; 2 chaînes de sûreté ; nivelé et réparé les levées du canal et rempli les fissures. Enlevé la défense en corde de dessous la porte de l'écluse. Réparé un engrenage de treuil. Posé un jeu de rouleaux coniques neufs ; ajusté les 4 portes d'écluse. Réparé les rouleaux, rempli et réparé la banquette dans la levée du réservoir. Posé de nouvelles caisses de protection aux roues sur une des portes de l'écluse. Posé un plancher neuf dans la maison de garde de l'éclusier et ajusté toutes les portes. Réparé les roues hydrauliques et les arbres ; examiné le mécanisme des 4 portes, 1 nouvelle roue hydraulique et sa caisse ; 2 arbres en acier et une tige mobile.

Ecluse n° 19 et bief.

Posé deux nouvelles pièces de ceinture dans les portes d'aval de l'écluse, et une nouvelle passerelle sur l'une, avec tous les engrenages nécessaires, etc. Posé 3 pièces de protection. Réparé un arbre d'acier; ajusté les quatre portes et posé des rouleaux et des cadres dans les bouts; réparé la crémaillère et les lisses; 1 nouveau matelas; examiné le mécanisme des 4 portes. Réparé 5 câbles et posé un nouveau; trois engrenages de treuil et cinq gradins de prolongement; tige de roue hydraulique avec plongeur; 2 chaînes de sûreté et 1 chaîne de fermeture; redressé 2 poteaux d'amarrage. Enlevé les cordes de défense de dessous la porte de l'écluse. Rempli les fissures dans les levées le long du canal et du réservoir.

Ecluse n° 20 et bief.

Réparé 4 câbles et posé 2 nouveaux câbles, 4 gradins de prolongement et 3 engrenages de treuil; 4 chaînes de fermeture. Ajusté le pied de la porte et mis des rouleaux et les cadres en bon état. Enlevé les cordes de défense du dessous de la porte. Enlevé les vieilles portes et posé des portes neuves au pied de l'écluse. Réparé la chaîne de sûreté et la chaîne de fermeture. Posé 3 planches de protection à la roue, une nouvelle traverse à la barrière des piétons et 2 nouvelles passerelles avec les engrenages nécessaires; posé un gradin de prolongement sur les portes d'aval et élargi les hausses mobiles des portes d'amont; une nouvelle rondelle en cuivre et un nouveau pignon en bronze.

Préparé et nivelé les levés du chemin de halage. Redressé 1 poteau d'amarrage et posé 4 nouveaux poteaux.

Ajusté les 4 portes d'écluse, et mis les rouleaux et les cadres en bon état; 1 nouveau rouleau conique; une nouvelle matrice; 1 rondelle en cuivre; 2 arbres en acier; réparé 2 coussinets de tiges neuves; 4 rondelles et un appareil d'engrenage intermédiaire.

Ecluse n° 21 et bief.

Un nouvel appareil d'engrenage intermédiaire. Ajusté les portes et mis les rouleaux et les cadres en bon état; 1 nouvelle matrice; une rondelle en cuivre. Réparé une crémaillère et une tige courbée. Ajusté les quatre portes et mis les rouleaux et les cadres en bon état; 1 nouvelle matrice. Posé deux nouvelles passerelles avec les appareils d'engrenage nécessaires, et cinq pièces de protection des roues.

Réparé 3 câbles et posé 2 nouveaux câbles; 3 marches, et 5 engrenages de treuil et 4 chaînes de fermeture. Ajusté trois portes d'écluse. Réparé deux chaînes de sûreté. Enlevé un obstacle sur le busc de l'écluse. Rempli les fissures dans les levées du canal et du réservoir. Redressé 4 poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 22 et bief.

Posé 2 vis d'ajustage. Réparé et placé 4 câbles et posé un nouveau câble; 4 appareils d'engrenage de treuils; 7 gradins de prolongement et enlevé la corde de défense de dessous la porte. Ajusté 2 portes en mettant des pièces sous les gradins et en posant 2 nouveaux gradins. Réparé la roue hydraulique avec plongeur, les flotteurs quatre fois.

Posé un nouveau plancher dans la maison de garde de l'éclusier, et rajusté et réparé toutes les portes. Réparé 3 crémaillères et leurs cadres; une nouvelle matrice; 2 rondelles en cuivre; 3 roues hydrauliques; 3 arbres; 9 coussinets de tiges neufs; 24 vis en bois; 24 rondelles. Ajusté les portes et mis les rouleaux et les cadres en bon état. Posé une nouvelle poutre sur chaque porte. Examiné l'appareil d'engrenage.

Ecluse n° 23 et bief.

Réparé les pièces de protection des roues, posé 4 nouvelles pièces. Ajusté les 4 portes d'écluse. Posé de nouveaux tirants sur la porte. Réparé un arbre en acier, et 2 crémaillères, 2 nouveaux gradins de prolongement, 2 nouveaux collets de roues hydrauliques et 8 vis en bois 8 x $\frac{7}{8}$, 2 pignons en bronze. Réparé les vis des vantaux; 5 nouvelles matrices en cuivre; 1 nouvel étai. Ajusté les 4 portes et posé des rouleaux coniques et des cadres à l'intérieur. Réparé 4 cables et posé 4 nouveaux cables; réparé 4 chaînes de fermeture et trois appareils d'engrenage de treuils;

arrangé les rouleaux; redressé 3 poteaux d'amarrage. Enlevé 3 fois un obstacle sur le busc; arrangé les rouleaux coniques trois fois; posé deux nouveaux poteaux d'amarrage. Enlevé la vieille porte d'écluse d'aval et posé une nouvelle paire de portes; réparé les ponts flottants cinq fois; entretenu les levées en bon état.

Ecluse n° 24 et bief.

Réparé 3 câbles et posé un nouveau câble. Réparé les ponts flottants huit fois. Nettoyé les roues hydrauliques sur les portes; réparé un cadre de rouleau conique; réparé les chaînes de fermeture et épissé sept câbles. Posé 41 pieds linéaires de main-courante le long du pont du chemin de fer Grand-Tronc. Redressé un poteau d'amarrage. Posé deux marchepieds; réparé la porte du grand chemin et fixé les poteaux; réparé une crémaillère, 1 pignon neuf en bronze. Ajusté les 4 portes; 1 rouleau conique neuf; réparé un essieu en acier; 2 nouvelles vannes mobiles. Réparé trois essieux en acier. Ajusté les portes et mis les rouleaux et les cadres en bon état. Examiné le mécanisme des 4 portes.

Pont n° 10 et écluse n° 24.

Posé deux nouveaux madriers en cèdre aux extrémités du pont. Posé de nouveaux madriers sur une longueur de 60 pieds et une largeur de 6 pieds sur chaque approche. Posé 12 pieds de tiges en fer d'un quart de pouce pour joindre les boulons. Préparé les pentures; posé 2 cames après les avoir réparées, et entaillé la maçonnerie pour cela; resserré l'appareil d'engrenage. Redressé le plancher, et ajusté la pierre supportant le loquet.

Pont du chemin fer Grand-Tronc, n° 11.

Caler les rouleaux et les assujétir sous le pont. Serrer les vis, soulever la roue; posé un nouveau pivot de 14 x 2¼ pour la roue courant sur la lisse centrale; posé 2 cames.

Enlevé toutes les vieilles pièces de ceinture des pieux, battre 119 pieux neufs, boulonné les nouvelles pièces de ceinture d'un bout à l'autre et posé aux angles 2 plaques en fer de 7 pieds de long et 12 x ½ pouces d'épaisseur. Posé un nouveau signal; réparé les ponts flottants trois fois; réparé les ouvrages du pont endommagés par le steamer *Tecumseh.*

Ecluse n° 25 et bief.

Préparé la pièce de ceinture sur la porte gauche d'aval, et posé une nouvelle passerelle sur cette porte avec les appareils d'engrenage nécessaires. Réparé 4 crémaillères; 2 nouvelles roues hydrauliques; réparé une crémaillère; ajusté les 4 portes et mis les rouleaux et les cadres en bon état.

Préparé 5 câbles et posé 3 nouveaux câbles; réparer quatre fois les chaînes de fermeture, et l'engrenage des treuils cinq fois; réparer les ponts flottants trois fois et les gradins de prolongement quatre fois. Enlevé une défense de dessous la porte de l'écluse trois fois; redressé 2 poteaux d'amarrage et planté cinq nouveaux poteaux.

Ecluse de prise d'eau n° 26 et bief.

Posé 3 nouveaux câbles et réparé 2 vieux câbles; réparé la tige de levage avec plongeur, posé une nouvelle vis d'ajustage; redressé 3 poteaux d'amarrage et en poser 4 nouveaux; nettoyé les aqueducs sur le canal chez Higgins et Davis.

Pont de Marlatt, n° 13.

Réparé les ponts flottants sept fois et posé 4 nouvelles chaînes et 8 boulons à œil; réparé le loquet du pont 3 fois; posé la chaîne autour des pieux deux fois; nettoyé les égouts du chemin de halage. Enlevé les vieilles pièces de ceinture pourries, et posé de nouvelles sur les groupes de pieux et sous le pont; battre 2 pieux de garde de 36 pieds de long, les boulonner ensemble et les lier avec une chaîne; posé 3 pièces de protection droites sur le caisson. Couper les bouts de toutes les longrines à une extrémité du pont; posé 3 cames; rajusté le loquet du pont qui était trop court, coursiers; arrangé la tête de l'appareil d'engrenage double pour recevoir la corde; resserré les engrenages et la poulie, et ajusté les cames.

Fait des réparations considérables au tablier du pont brisé par le steamer *Blanchard.* Défait et redressé la corde. Posé de nouveaux fers au centre du pont et un nouveau plancher sur 3 longrines neuves. Posé deux nouvelles cames et plaques

Pont de Hower's Creek, près de l'écluse n° 24.

Planchéié le pont et réparé le cadre d'enrayage.

Pont à l'écluse n° 25.

Réparé l'appareil d'engrenage et entaillé la pierre pour permettre au pont de tourner.

Division n° 3.—D'Allanburgh à l'aqueduc Welland.

Le plongeur a cherché les obstacles au fond du canal et en a enlevé plusieurs près du pont Quaker.

Curé tous les fossés de temps à autre entre les points ci-dessus selon qu'il était nécessaire. Aussi empierré et nivelé le chemin de halage et rempli plusieurs éboulis sur le chemin de halage le long de la tranchée profonde, et posé six drains où c'était nécessaire.

Enlevé et posé de nouveaux 24 poteaux d'amarrage neufs construit des marches pour les gardiens aux vieilles écluses d'Allanburg. Réparé le mur de pierre à Round's Creek, à l'ouest du pont Quaker. Planté 5 poteaux d'amarrage sur le côté est du canal à Port-Robinson. Nivelé le chemin sur le dessus de la tranchée profonde et fait des aqueducs avec du vieux bois pour porter l'eau au delà des talus de la tranchée profonde. Aidé à boucher la voie d'eau au coursier d'alimentation, Allanburg. Dragué ou balayé le canal près d'Allanburg et enlevé deux grandes pièces de bois. Enfoncé les têtes de boulons en saillie, ponts de Port-Robinson et Quaker. Posé 6 poteaux d'amarrage au sud du pont Quaker, du côté nord construit un pont sur le fossé près de ce pont. Peinturé les poteaux d'amarrage. Réparé les vieux caissons de protection à la tête de la vieille écluse de gauche, Allanburg. Réparé la citerne et enduire de plâtre la maison au vieux pont, Allanburg. Prolongé les tuyaux d'égout à Welland. Elevé le niveau du chemin de halage entre l'ancien et le nouveau canal, Allanburg, et entre l'ancienne écluse de chute et l'ancien pont tournant au même endroit. Réparé et exhaussé l'ancien pont tournant à Allanburg, deux fois. Enlevé des obstacles en arrière des portes d'écluse à Port-Robinson. Terrasser et gazonner autour de la maison du gardien du pont à Allanburg et réparé les ponts du coursier d'alimentation au même endroit. Curé plusieurs fois le fossé du chemin de pierre. Réparé les marches au passage d'eau à Port-Robinson. Arraché 45 pilots dans l'étang du nouveau canal à l'écluse 11 ; les préparer et mettre en radeau, et les amener au pont d'Allanburg, chargé le chalan *Hercule* avec 2 mille pieds linéaires de pièces de ceinture en chêne et les remorquer jusqu'aux approches du pont d'Allanburg, puis couper des pieux au niveau voulu d'un bout à l'autre, et battu de nouveaux pieux après avoir enlevé les pièces de ceinture et avoir posé les nouvelles, et abaissé les tirants allant à la levée et coupé de nouvelles enclaves dans les murs en aile en pierre pour recevoir les bouts des tirants. Amené un radeau de 35 bouts de pieux d'Allanburg à la porte du chantier, écluse 21, pour en faire des poteaux d'amarrage.

Construit une nouvelle fondation de caisson à l'écluse de chute d'Allanburg, et posé des planchers neufs dans deux des maisons d'éclusiers à cet endroit. Remorqué le chalan *Hercule* d'Allanburg à Port-Robinson, où on le mit sur la cale sèche pour réparer les râteaux et les côtés. Réparé le plâtrage et la citerne de la maison du gardien de pont, ancien canal, à Allanburg, et recouvert la maison en bardeau.

Reconstruit l'ouvrage de protection en pilotis de la pile centrale à l'extrémité est du pont Quaker, brisé par le steamer *Hubbard* et réparé les pilotis de protection du pont tournant d'Allanburg, brisés par l'*Escanaba.*

Construit 2 caissons étanches au coursier d'alimentation d'Allanburg pour arrêter l'alimentation ; épuisé le fond du coursier ; creuser jusqu'au fond et en arrière des murs des culées ; fait une fondation en béton, remblayé l'arrière des murs et jointoyé et peinturé les ouvrages en pierre. Posé un nouveau plancher double formant le tablier, replacé les pièces d'appui, et posé de nouvelles pièces de bois sur le pont ; réparé et replacé l'appareil d'engrenage des vannes, et le grillage en fer en avant du coursier, enlevé les caissons et remis le tout en bon état.

Division n° 4.—De l'aqueduc de Welland à Port-Colborne.

Curé et approfondi où c'était nécessaire les fossés en arrière de la levée du canal, des deux côtés sur toute la longueur, ainsi que le débouché du contre-fossé dans le

canal à Port-Colborne, et réparé et consolidé les différents ponts sur les fossés, empierré et nivellé le chemin de halage où c'était nécessaire.

Réparé l'écluse, la maison de l'éclusier. Peinturé les poteaux d'amarrage, tiré à terre le bois flottant dans le canal et les fossés à différents endroits. Abaissé les tabliers à recouvrements au passage d'eau de la *Air Line*. Réparé les ponts flottants dans de nombreuses occasions, sur la tranchée dans le roc et aux ponts Welland et de croisement. Réparé l'éboulement dans le talus du canal à l'ouest du pont de la *Air Line*.

Réparé le plancher des approches et sur le pont à Port-Colborne. Nettoyé et passé à la chaux les lieux d'aisance publics à Port-Colborne, construit un mur en pierre pour former le côté du débouché du fossé en arrière du pont Humberstone, côté ouest, réparé le bateau à outils de Cleary, et les approches du pont de Humberstone, et rempli le fossé de M. Morrison. Bâti une citerne à la maison de l'éclusier Henshaw. Déchargé un wagon de bois et le mettre en pile dans le chantier du gouvernement. Reconstruit un petit bac pour l'aqueduc à Welland. Tiré de la pierre pour charger le bateau du gouvernement et la transporter dans la partie inférieure du canal. Réparé le chemin sur le côté ouest entre la *Air Line* et le Croisement.

Renouvelé et fait des voûtes sous les lieux d'aisance publics sur le côté ouest du havre. Réparé le brise-lames en pierre sur le côté ouest du havre. Enlevé le sable et les rebuts en arrière de la jetée qui est près du petit phare, et rempli avec de l'argile; construit une cheminée dans la maison d'écluse n° 26. Réparé les cheminées sur la maison de J. Cook, et le plâtre sur la maison de J. Henshaw. Posé de nouveau les poteaux d'amarrage. Posé des pièces d'arrêt dans l'écluse de Port-Colborne. Réparé l'entrée de l'aqueduc au débouché de la 3e concession. Chargé à Welland le bateau du gouvernement avec de la grosse pierre pour le mur de l'écluse 15. Fait un fossé et rempli les trous à la cale pour l'égouttement des ouvrages du pont de la *Air Line*. Réparé le débarcadère du chalan au passage d'eau de la *Air Line* et aussi le pont flottant pour l'hiver. Réparé le bac du bateau-passeur du havre et celui de l'*Alabama*. Réparé le pont sur le coursier du moulin, à l'ouest de Welland, et sur l'extrémité du fossé de Brown. Construit de nouvelles marches conduisant au pont flottant, à Welland, et placé ces marches en position et posé une main-courante. Réparé les rues avec de la pierre au nord du pont Welland, sur les côtés est et ouest.

Réparé l'embouchure de l'aqueduc sur le côté ouest de la 3e concession et réparé et exhaussé deux fois le chemin de halage affaissé au creek Lyon. Transporté des broussailles et les placer en position pour empêcher le sable d'être emporté par le vent dans le havre à Port-Colborne, et enlevé le sable en arrière de la clôture de protection au même endroit. Mettre en place les ponts flottants pour l'hiver à Welland, au passage d'eau de la *Air Line*, et les enlever au printemps à l'ouverture de la navigation. Rassemblé tous les outils et les serrer pour l'hiver. Epuisé l'eau du chalan de la *Air Line*. Posé des madriers et des longrines au pont Brown, Chippewa Creek. Réparé l'approche du pont traversant l'ancien canal à l'ouest de l'ancienne écluse de croisement. Ouvert un nouveau fossé fait au nouvel aqueduc à l'ouest de la *Air Line*, du côté ouest.

Relevé les vannes du coursier d'alimentation, Port-Colborne. Nettoyé la glace en avant de l'aqueduc vis-à-vis le fossé de Brown, sur le coursier d'alimentation, et à l'autre extrémité également. Epuisé l'eau dans le bateau de Cleary qui avait coulé à fond à Welland. Préparé l'aqueduc du côté ouest de l'écluse Welland. Gratté et nivelé le chemin de halage, de Welland à Humberstone. Cherché et relevé des pièces de bois au fond du havre, au nord de l'écluse de Port-Colborne. Fendre la pierre de couronnement et nivelé et rempli les trous sur le côté ouest du canal entre Port-Colborne et Humberstone, roue posée au chalan *Sir Charles* pour le coursier d'alimentation d'Allanburgh. Réparé le mur de pierre du côté est du havre. Nettoyé l'écluse du raccordement. Enlevé le tablier du pont flottant d'hiver de la *Air Line*. Préparé le buse de l'écluse de Port-Colborne. Déchargé la pierre du chalan *Sir Charles* pour Adélaïde et Calais. Réparé les culées du pont du chemin de fer du Grand-Tronc à Port-Colborne. Réparé le chemin depuis l'écluse de croisement jusqu'au pont sur le canal. Réparé l'aqueduc au croisement sur le côté est.

Reconstruit le pilotis et les approches du mur au pont de croissement sur le côté sud et aussi sur le côté ouest. Amené le radeau de poteaux d'amarrage, coupé des pilotis au pont de croisement et les politis de surplus au chantier du gouvernement, écluse 21, les mettre à terre et les arrondir, et aussi une charge de bois de chauffage pour Port-Dalhousie.

ANCIEN CANAL WELLAND.

Détails des ouvrages de réparations et d'entretien du 1er juillet 1892 au 30 juin 1893.

Ecluse n° 1, pont et bief.

Préparé et mis en place six heurtoirs en chêne pour protéger les portes d'écluse contre les aubes des steamers (roues de côté) lorsqu'ils passent dans l'écluse, et posé et boulonné de nouvelles pièces de bois de glissoirs près des projections de pierre, pour les protéger de la même manière. Quinze nouveaux pilots enfoncés le long de la partie faible du chemin de halage flottant, et rapiécé et réparé ces pilots à différents endroits.

Ecluse n° 2 et bief.

Construit un pont provisoire de 16 x 120 sur le canal au pont Saint-Paul, et enlevé la passerelle en bois sous le pont, arraché le pilotis et élargi le canal de 2 pieds sur 150 pieds, enfoncé de nouveau les pilotis et replacé la passerelle, et enlevé le palan du pont provisoire.

Réparé le pont de halage endommagé par une goélette sur le creek des Douze-Milles. Réparé le tablier du pont de la rue Saint-Paul, et renouvelé plusieurs fois les madriers de ce pont. Réparé les trottoirs, dont une partie avait été endommagée. Fait, nivelé et macadamisé les approches du chemin neuf conduisant du pont à l'écluse neuve à chaque extrémité de cette écluse. Posé des tuyaux d'égout en travers du chemin, avec tuyau de chute en pierre et grillage en fer. Enfoncé des pieux le long de la levée du canal pour supporter les poutres et construire un nouveau trottoir et une clôture le long du nouveau chemin sur le côté nord.

Réparé plusieurs fois l'ancien pont tournant sur le coursier de Chaplin et aussi la partie du pont flottant de l'écluse 2. Planchéié de nouveau le pont du chemin de halage près de la fabrique de paniers. Peinturé le pont de la rue Saint-Paul et ses approches, deux couches. Posé 38 pieds de câble sur l'écluse, deux portes. Réparé les levées où c'était nécessaire.

Ecluse n° 3 et bief.

Posé une pièce de couronnement en chêne à la porte. Planchéié de nouveau les chemins de halage flottants; posé une hausse mobile sur le coursier et réparé l'appareil d'engrenage du coursier. Enlevé la pierre du pilier, rempli un trou sous le tablier du coursier, avec huit cordes de pierre, et ensuite posé un double plancher à ce tablier. Réparé les câbles de l'écluse.

Ecluse n° 4, bief et pont.

Donné deux couches de peinture au pont tournant. Préparé et rapiécé le chemin de halage flottant à la tête de l'écluse. Creusé pour découvrir et réparer une fuite d'eau dans la levée près du moulin de Neelon. Réparé la plate-forme du pont. Planchéié de nouveau le pont des piétons, au pied de l'écluse n° 5.

Coursier hydraulique.

Examiné et réparé des parties du pont sur le coursier au chemin de Thorold, et fait et posé de nouvelles fermes pour les culées. Démoli l'ancien mur de soutènement sur une longueur d'environ 200 pieds près de ces culées et le rebâtir. Creusé pour chercher et arrêter la voie d'eau dans la levée en arrière de Holden, par deux

fois, et battu des palplanches pour la protéger à l'avenir. Aveuglé une voie d'eau dans la levée sur le côté sud de l'aqueduc; tenu le coursier libre de glace pendant les mois d'hiver, ainsi que les différents déversoirs le long du canal.

Ecluse n° 5, et bief et pont.

Réparé le déversoir et le loquet à ressort sur le pont.

Ecluse n° 6 et bief.

Enlevé les vieux câbles et en poser des neuf aux portes d'écluse. Planchéié de nouveau le pont à la tête de l'écluse.

Ecluse n° 7 et pont et bief.

Poser un nouveau rouleau sur le déversoir et réparé et posé de nouveau les autres. Planchéié le trottoir conduisant au pont tournant.

Ecluse n° 8 et bief.

Réparé la passerelle de l'écluse et trois rouleaux du coursier; posé une nouvelle pièce de couronnement en bois pour remplacer l'ancienne qui était pourrie; posé de nouveau la vanne du déversoir et replanchéié le pont sur le déversoir.

Ecluse n° 9 et bief.

Assujéti les madriers du tablier du déversoir sur les longues barres de l'ancienne porte et les chevilles aux pièces de bois en dessous.

Ecluse n° 10 et bief.

Enlevé la cabane de l'écluse 11; assujéti les madriers du tablier comme à l'écluse 9; posé une nouvelle passerelle avec les appareils d'engrenage nécessaires; posé de nouveau un double plancher sur la moitié du tablier du déversoir.

Ecluse n° 11 et bief.

Posé une nouvelle hausse mobile sur le déversoir et réparé les chaînes et les rouleaux; aveuglé une voie d'eau dans la levée du déversoir; réparé la passerelle de l'écluse.

Ecluse n° 12 et bief.

Réparé la passerelle de l'écluse; réparé le pont des piétons et posé douze planches neuves; posé une porte au déversoir; enlevé les obstacles causés par le vieux chalan coulé à fond en avant du déversoir.

Ecluse n° 13 et bief.

Réparé une voie d'eau dans la levée au déversoir; posé un nouveau sommier en bois à la porte; jointoyer en ciment le mur en aile.

Ecluse n° 14 et pont à niveau.

Rien.

Ecluse n° 15 et pont à niveau.

Réparé l'aqueduc conduisant au pont; aveuglé une voie d'eau dans la levée près de la filature de coton, par deux fois, et peinturé le coin du mur en aile; aveuglé une voie d'eau dans la levée près du bâtiment des machines de Wllson; vidé le bief et posé une nouvelle porte au déversoir; posé une nouvelle main-courante sur le déversoir et des hausses mobiles.

Ecluse n° 16 et bief.

Réparé une voie d'eau considérable dans la levée au moyen de palplanches et de remblai et posé une nouvelle hausse mobile au déversoir; réparé le pont flottant sur le côté du chemin de halage; réparé trois rouleaux du déversoir.

Ecluse n° 17 et bief.

Posé deux nouvelles hausses mobiles sur le déversoir, et préparé le lit des chaînes; et deux tiges pour le déversoir; réparé une voie d'eau du côté est de la

fabrique de pulpe ; peinturé le mur en aile et le coin ; réparé deux autres voies d'eau dans le même bief ; réparé le tablier du pont et le pont à fermes pour les piétons et posé une main-courante.

Ecluse n° 18 et bief.

Posé une nouvelle main-courante sur le déversoir ; réparé 2 tiges du déversoir et posé des poutres de passerelle de 4 pieds sur les portes d'écluse, et un boulon à œillet sur la poutre.

Ecluse n° 19 et bief.

Réparé une voie d'eau dans la levée près du pont de Goose Island ; réparé les marches conduisant aux maisons de l'Etat, ainsi que la clôture du jardin.

Ecluse n° 20 et bief.

Réparé le câble en fil métallique et la vanne du déversoir ; réparé le pont sur le déversoir.

Ecluse n° 21 et bief.

Réparé le mur de soutènement du côté du chemin de halage.

Ecluse n° 22 et pont.

Rebâti le pont du chemin de halage (12 x 18) sur le coursier à la fabrique de tricot ; replacé le pont du déversoir ; réparé le pont de Keefer, renouvelant le plancher de temps à autre.

Ecluse n° 23 et bief.

Aveuglé une voie d'eau sur le côté nord de la levée du déversoir et jointoyé en ciment chaque mur ; réparé le pont du déversoir.

Ecluse n° 24, et pont et bief.

Exhaussé le pont du chemin à Hart's-Alley, au-dessus du chemin à lisses conduisant aux Moulins Welland. Réparé le pont tournant et posé un nouveau loquet et tourniquet ; aveuglé une voie d'eau des deux côtés du mur ; jointoyé en ciment les murs de l'ouest. Reconstruit deux murs le long du coursier du moulin Howland, sous le pont du chemin public, et renouvelé en plusieurs occasions les madriers du pont tournant.

Ecluse n° 25 et bief.

Réparé une voie d'eau dans le déversoir et une autre dans le coursier du moulin, près de la fabrique de ciment de Battle. Jointoyé en ciment les murs en aile. Aveuglé une voie d'eau au déversoir de Higgin, et jointoyé en ciment les murs en aile. Enlevé les vieilles pièces de bois pourries et les recouvrir de madriers doubles neufs, 26 x 30, et les cheviller aux pièces en dessous.

Réparé les pièces de couronnement en bois et posé 30 pieds linéaires de madriers neufs, remis en place la barre, le rouet, etc.

Chantier et ateliers, écluse n° 21.

Déplacé le magasin à 2 étages du chantier de l'écluse 7, monté sur des blocs et aménagé l'intérieur en magasin, etc. Réparé le chalan de la division n° 3. Posé un nouveau râteau et de nouvelles préceintes et calfaté le pont. Dégarni deux paires de vieilles portes d'écluse pour les reconstruire pour l'écluse 13. Amené le remorqueur *Hinton* d'Allanburgh et mis sur la cale, et réparé les râteaux et posé une nouvelle doublure, réparé complètement, peinturé et ramené à Allanburgh. Refait 11 brouettes. Fait une pompe carrée 8 x 8 pieds. Tourné 13 nouveaux poteaux d'amarrage. Fini une paire de portes reconstruites pour l'écluse 13, et les mettre à l'eau. Posé 4 vannes avec rouets et chaînes pour les actionner, dans les portes de l'écluse d'Allanburgh.

Division du coursier d'alimentation.

A la suite des crues extraordinaires du printemps de grandes quantités de bois flottant et de rebuts de toutes sortes imaginables sont venues de la Grande-Rivière et

se sont logées en avant des déversoirs de trop-plein et le long du côté ouest de la digue à Dunnville. On a eu beaucoup de difficulté à les faire passer par-dessus les tabliers et tomber dans la rivière au-dessous.

Tous les ponts tournants ont été convenablement balancés et les lisses nivelées aux endroits où l'action de la gelée les avait dérangés. Toutes les planches et défenses usées et pourries ont été enlevées et remplacées par des neuves, et les approches remplies de gravier et de sable jusqu'au niveau du plancher du pont.

Les buscs des écluses de Dunnville, Point-Muirhead et de croisement ont été nettoyés, et les portes ont subi les réparations nécessaires ; bermes et vannes nettoyées. Le chenal du coursier d'alimentation a été complètement exploré et les billots submergés et autres obstacles ont été enlevés.

On a enlevé le bois flottant et les rebuts emportés dans les fossés des terrains bas durant les crues du printemps et qui s'étaient logés en avant des aqueducs, on les a mis en tas et brûlé, et les tabliers et approches de Cranberry Creek et l'aqueduc de Marshville ont été complètement réparés, et les bouches de prise d'eau des moulins nettoyées. Des pièces de bois et broussailles enlevées des contre-fossés. Les portes de prise d'eau des déversoirs de trop-plein et les barrages ont été maintenus en bon état, et les madriers usés ou brisés dans les tabliers ont été enlevés et remplacés par des neufs.

Toutes les ornières le long du chemin ont été remplies de temps à autre avec de la pierre et du gravier entre Dunnville et Washville, et on a réparé aussi les talus des levées avec de la pierre tirée des tas de pierre de Humberstone. Le talus du canal a été coupé en arrière du pont sur la ligne du côté d'Inmore afin de permettre au pont flottant de rentrer en arrière de l'approche de l'ouest hors du chemin des barges passant dans le canal. L'eau a suffi à toutes les demandes des moulins d'un bout à l'autre du canal.

Transporté le nouveau pont du chantier de l'écluse 21, ancien canal, jusqu'au chemin Petit avec piles, pièces de ceinture, etc., et posé le pont sur les piles en pierre, abattu la levée et nivelé les approches du pont de chaque côté.

Réparé les approches du chemin conduisant au pont du chemin Fork, et peinturé la pile de pierre qui le supporte.

Un pont convenable a été bâti sur le coursier d'alimentation sur une pile servant de pivot d'une dimension convenable à la traverse du chemin Bird, on a fait les approches de ce pont de chaque côté du canal et le pont a reçu une couche de peinture.

NOTES GÉNÉRALES.

Tous les chardons et autres plantes nuisibles dans toutes les divisions ont été coupées au temps convenable sur toutes les propriétés du gouvernement où qu'elles fussent situées. Tous les ponts ont été assujétis pour l'hiver et ouverts au printemps.

On a perçu des patrons et propriétaires de steamers pour dommages faits aux ouvrages de l'Etat sur ce canal durant l'exercice terminé le 30 juin dernier, les les sommes mentionnées dans le tableau ci-annexé marqué A, pour lesquels je possède les reçus des percepteurs de péages qui y sont mentionnés.

J'annexe aussi les états marqués " B " et " C " indiquant le maximum et le minimum de la hauteur des eaux sur le busc de l'écluse n° 1 (ancienne et nouvelle) à Port-Dalhousie, et sur les anciennes et nouvelles écluses à Port-Colborne, chaque mois de l'année durant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

WILLIAM ELLIS,
Surintendant.

BUREAU DU CANAL WELLAND, 12 septembre 1893.

"A."

ÉTAT indiquant les sommes recouvrées des navires et steamers pour dommages causés à la propriété de l'Etat sur le canal Welland pendant l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Date.	Nom du navire ou steamer.	Louage de matériel de l'Etat.	Amendes.	Dommages.
1892.				$ cts.
12 nov.....	Steamer "Hibbard".....	.....	.....	125 00
12 nov.....	do "John Ruger".....	.....	.....	17 09
1893.				
24 avril.....	do "F. R. Prince".....	.....	.....	6 40
.....	do "W. R. James".....	.....	.....	12 30
.....	do "Governor Smith".....	.....	.....	14 08
9 mai.....	do "A. Everett".....	.....	.....	40 00
29 do.....	do "New Orleans".....	.....	.....	100 00
25 do.....	do "Alconas".....	.....	.....	200 00
25 do.....	do "Blanchard".....	.....	.....	130 00
13 juin.....	Barge "Augustus".....	.....	.....	4 50
15 do.....	do do	.....	.....	25 00
	Total.....	.....	.....	674 37

Remise à W. B. Clark,	percepteur,	Port-Dalhousie,	12 novembre 1892.....	$ 142 09
do H. H. Collier	do	Sainte-Catherine,	24 avril 1893.....	32 78
do do	do	do	9 mai 1893.....	40 00
do do	do	do	7 juillet 1893.....	459 50
		Total.....		$674 37

"B."

ÉTAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc inférieur de l'écluse n° 1, ancien canal, Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Mois.	Busc inférieur.				Mois.	Busc inférieur.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1892.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1893.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet.....	13	5	13	0	Janvier.....	12	0	11	6
Août.....	13	6	13	1	Février.....	12	0	11	5
Septembre.....	13	4	12	10	Mars.....	12	6	11	8
Octobre.....	13	0	12	2	Avril.....	13	6	12	5
Novembre.....	12	7	12	0	Mai.....	14	6	13	3
Décembre.....	12	6	11	10	Juin.....	14	5	14	2

ÉTAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc inférieur de l'écluse n° 1 du nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Mois.	Busc inférieur.				Mois.	Busc inférieur.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1892.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1893.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	16	4	15	11	Janvier	14	11	14	5
Août	16	5	16	0	Février	14	11	14	4
Septembre	16	3	15	9	Mars	15	5	14	7
Octobre	15	11	15	1	Avril	16	5	15	4
Novembre	15	6	14	11	Mai	17	5	16	2
Décembre	15	5	14	9	Juin	17	4	17	1

"C."

ÉTAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc supérieur de l'ancienne écluse à Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Mois.	Busc supérieur.				Mois.	Busc supérieur.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1892.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1893.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	13	3	12	3	Janvier	11	11	10	1
Août	13	0	12	0	Février	11	5	10	0
Septembre	12	6	11	8	Mars	12	6	10	1
Octobre	13	6	11	3	Avril	13	4	10	3
Novembre	13	3	10	11	Mai	13	3	12	1
Décembre	12	9	10	3	Juin	13	4	12	5

ÉTAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc supérieur de la nouvelle écluse à Port-Colbrne, canal Welland, pour l'exercice expiré le 30 juin 1893.

Mois.	Busc supérieur.				Mois.	Busc supérieur.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1892.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1893.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	16	2	15	2	Janvier	14	10	13	0
Août	15	11	14	11	Février	14	4	12	11
Septembre	15	5	14	7	Mars	15	5	13	0
Octobre	16	5	14	2	Avril	16	3	13	2
Novembre	16	2	13	10	Mai	16	2	15	0
Décembre	15	8	13	2	Juin	16	3	15	4

ANNEXE N° 17.

CANAL SAINT-PIERRE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
SAINT-PIERRE, 15 septembre 1893.

MONSIEUR,—Je vous envoie sous ce pli mon rapport annuel pour 1892-93, et comme explication, je désire dire que le parlement avait voté un crédit de $8,000 imputable au compte du capital pour l'exercice financier, afin de compléter le nouveau quai à l'extrémité sud du canal; mais ce quai a été réellement terminé le 30 juin 1892, bien que l'estimation finale n'ait été envoyée qu'au mois d'août suivant, et il devait, par conséquent, je présume, être payé sur le crédit ci-dessus mentionné pour 1892-93, bien qu'il eût été complété en 1891-92. Vous remarquerez dans mon rapport annuel qu'il n'a été fait en 1892-93 aucun ouvrage imputable au compte du capital.

Il y avait aussi le chenal conduisant du canal dans le lac du Bras-d'Or, que le département des Travaux publics a fait draguer en juillet 1892; à la demande de M. McCordack, surintendant des dragueurs, de Saint-Jean, N.-B., j'ai jalonné l'ouvrage, l'ai surveillé, et l'ai certifié lorsque tout fut terminé, mais sous d'autres rapports je n'ai rien eu à faire avec les travaux et n'ai certifié aucun compte s'y rapportant, et j'en conclus que je ne suis nullement tenu d'en parler dans mon rapport annuel, en conséquence, je n'en parle pas.

Votre obéissant,
WILLIAM McCARTHY,
Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des canaux, Ottawa.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
SAINT-PIERRE, 15 septembre, 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les ouvrages confiés à mes soins pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1893.

Les travaux à faire pour le compte du "Revenu" consistaient dans l'achèvement de la démolition du vieux mur de soutènement sur le côté ouest (1,650 pieds de long) ainsi que l'enlèvement de l'argile en arrière de ce mur, environ 51,000 verges cubes, le renouvellement en cèdre du mur du chemin de halage de l'ouest d'un pied au-dessous du niveau de l'eau jusqu'à une hauteur de deux pieds au-dessus de l'ancien mur, ce qui nous dispensait d'y mettre des poteaux de défense, l'enlèvement sur le chemin de halage d'une pointe de rocher d'environ 200 verges cubes; la reconstruction de 1,250 pieds de chemin sur la levée ouest du canal, la construction d'environ 500 pieds courants (250 verges cubes) de mur en pierre sèche entre le pont et l'écluse, sur le côté ouest; l'enrochement de la levée à l'extrémité sud du canal (environ 300 verges cubes), et poser 15 poteaux d'amarrage additionnels; et imputables sur le "Revenu," réparer et peinturer le pont tournant et peinturer de nouveau la maçonnerie du pont, réparer et peinturer les portes d'écluse et peinturer de nouveau la maçonnerie de l'écluse, renouveler et peinturer cinquante-huit poteaux de défense suspendus, exhausser et réparer les hangars pour le fret, terrasser les bâtiments, réparer et peinturer la maison et les dépendances de l'éclusier, nettoyer et refaire le talus d'une partie de la levée est du canal, faire les clôtures, réparer les chemins, reconstruire les égouts sous les salles d'attente, mettre une nouvelle couche de gravier sur les quais, etc., on a également fait sous l'eau quelques réparations provisoires aux ferrures de la voie sur laquelle les portes roulaient, etc.

La majeure partie de ces ouvrages est presque terminée, et ce qui reste à faire sera complètement fini au commencement du mois prochain, les murs entiers de l'ouest (à part une petite partie au nord du pont tournant) pourraient être considérés en très bon état et (avec quelques légères réparations de temps à autre) devraient durer au moins vingt ans. Le mur du chemin de halage, cependant, sur le côté est est bien détérioré, et comme le roc en arrière est plein de veines et brisé, il sera nécessaire d'en renouveler la plus grande partie bientôt afin d'empêcher le roc en arrière du mur de tomber dans le canal.

La partie submergée de l'écluse sur laquelle je vous ai fait un rapport détaillé en décembre dernier est, ainsi que je l'ai expliqué alors, très rongée par les vers, surtout les buscs de l'écluse et une partie du radier aux deux extrémités où reposent les ferrures des portes, et en conséquence ces ferrures sont plus ou moins brisées et déplacées; il en résulte que les rouleaux refusent de rouler et imposent aux treuils et aux chaînes un effort qu'ils ne pourront supporter bien longtemps, outre le labeur supplémentaire qu'exige leur manœuvre; dans leur état actuel il faut 4 ou 5 hommes sur chaque treuil, au lieu de deux, et déjà cette année deux des treuils se sont brisés sous l'effort. Les portes elles-mêmes sont plus ou moins rongées par les vers, depuis le pied jusqu'à la ligne des eaux basses, et elles devraient être réparées en même temps que les buscs; la plupart d'entre elles, surtout à cause de l'irrégularité et de la mauvaise condition générale des ferrures sur lesquelles elles roulent, comme je l'ai déjà expliqué, sont soumises à un effort rigoureux au collet, où elles se joignent au mur, qu'elles ne devraient pas supporter, mais au contraire, cet effort devrait être porté par les rouleaux de pied; par conséquent quelques-unes des portes, outre que les pièces de cèdre et les courbes subissent un effort considérable pour cette raison, sont jetées en dehors de la perpendiculaire, et ne se joignent pas parfaitement sur le busc, mais au contraire l'une dépasse l'autre et laisse passer entre elles de grandes quantités d'eau, excepté lorsque les eaux (de l'Atlantique et du Bras-d'Or) sont au même niveau. Les buscs de l'écluse, particulièrement sur le côté nord, sont excessivement criblés de trous par les vers, et si on ne s'en occupe pas à temps, sont susceptibles de se briser un bon jour sous la pression des portes, ce qui aurait l'effet d'arrêter la circulation par le canal jusqu'à ce que les réparations fussent faites; je suis donc d'avis que l'on devrait mettre l'écluse à sec sans retard inutile et la réparer complètement, et pour combattre la puissance de destruction des vers je recommanderais d'employer du bois créosoté ayant subi une épreuve convenable.

On n'a fait sur ce canal, dans le cours de l'exercice, aucun ouvrage imputable sur le "capital."

La navigation, par ce canal, s'est fermée le 9 janvier et s'est ouverte de nouveau le 24 avril dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. McCARTHY,

Ingénieur surintendant.

M. Collingwood Schreiber,

Ingénieur en chef des canaux, Ottawa.

ANNEXE N° 18.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INSPECTEUR DU REVENU DES CANAUX,
HAMILTON, 21 novembre 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que durant l'exercice terminé le 30 juin 1893, j'ai fait l'inspection de tous les bureaux de perception de péages sur les canaux du Canada.

Aux dates de l'inspection, des états détaillés indiquant les détails des revenus perçus, ont été soumis au département.

Le total des recettes des canaux pour l'exercice 1892-93 se chiffrait par $360,668.83.

Les recettes provenant des loyers de chutes d'eau et autres, pour l'exercice, ont été de $37,598.95.

Le tableau des recettes, classifié par districts et bureaux pour la perception des droits de péages, de quaiage et d'emmagasinage, amendes et dommages et autres recettes, est comme suit:

CANAL WELLAND.

Divisions de perception.	Revenu des canaux.				Total du revenu des canaux.	Chutes d'eau et autres revenus.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.		
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Port-Colborne	135,710 76	.....	.....	*61 12	135,771 88	72 00
Port-Dalhousie	64,675 57	.....	142 09	21 22	64,838 88	269 00
Dunnville	439 97	.....	.....	.....	439 97	1,600 00
Port-Maitland	6 80	.....	.....	.....	680 00	.....
Port-Robinson	477 05	.....	.....	†158 52	635 57	646 00
Sainte-Catherine	766 39	.....	72 78	‡164 50	1,003 67	2,863 26
Chippawa	29 91	.....	.....	.....	29 91	.....
Totaux	202,106 45	.....	214 87	405 36	202,726 68	5,449 26

* Droits de havre. † Droits de cale sèche. ‡ Loyer de maison, loyer de matériel.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Valleyfield	1,132 46	*18 75	15 00	.....	1,166 21	1,707 50
Cornwall	19,348 36	.....	10 00	.....	19,358 36	800 00
Cardinal	788 50	.....	70 00	.....	858 50	2,661 50
Lachine	2,066 41	*19 00 18 39	.....	†1,612 43	3,716 23	.....
Montréal	28,515 28	2,686 95	29 00	13,327 55	44,558 78	24,204 14
Kingston	15,349 83	.....	.....	.....	15,349 83	.....
Totaux	67,200 84	2,743 09	124 00	14,939 98	85,007 91	29,373 14

* Droits de levée. † Droits de bassin.

CANAL CHAMBLY.

Chambly	9,651 00	.....	15 00	1 00	9,667 00	80 00
Saint-Jean	11,461 90	.....	.....	.....	11,461 90	50 00
Saint-Ours	723 30	.....	5 00	.....	728 30	.....
Totaux	21,836 20	.....	20 00	1 00	21,857 20	130 00

REVENU, par districts, des quaiages, amendes, etc.—*Fin.*

CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Divisions de perception.	Revenu des canaux.				Total du revenu des canaux.	Chutes d'eau et autres revenus.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.		
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ottawa	22,786 40	.....	.....	.....	22,786 40	.....
Grenville	16,704 65	.....	.....	16 00	16,720 65	*18 00
Carillon	84 01	.....	5 00	12 00	101 01	†3 00
Sainte-Anne	1,586 93	.....	5 00	.....	1,591 93	.....
Totaux	41,161 99	.....	10 00	28 00	41,199 99	21 00
CANAL RIDEAU.						
Ottawa	3,486 68	186 32	.....	172 00	3,845 00	1,324 25
Kingston-Mills	1,066 03	.....	.....	.....	1,066 03	1,047 60
Smith's-Falls	668 74	4 00	13 00	.....	685 74	190 70
Totaux	5,221 45	190 32	13 00	172 00	5,596 77	2,562 55
CANAL SAINT-PIERRE.						
Saint-Pierre	2,948 18	.....	.....	.....	2,948 18	.....
CANAL MURRAY.						
Brighton	619 94	.....	.....	.....	619 94	.....
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.						
Burleigh-Falls	61 07	.....	.....	.....	61 07	.....
Bobcaygeon	336 09	.....	.....	44 00	380 09	.....
Fenelon-Falls	26 36	.....	.....	.....	26 36	54 00
Hastings	23 55	.....	.....	.....	23 55	.....
Peterboro'	147 57	.....	.....	.....	147 57	9 00
Buckhorn	73 52	.....	.....	.....	73 52	.....
Total	668 16	.....	.....	44 00	712 16	63 00
Grands totaux	341,763 21	2,933 41	381 87	15,590 34	360,668 83	37,598 95

* Loyer de maison.. † Loyer de terrain.

Ces recettes ont été soldées par des remises de banques en faveur du receveur général.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. B. WITTON,
Inspecteur des canaux.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef, chemins de fer et canaux.

ANNEXE N° 19.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS EN ARGENT, EN RAILS OU EN TERRES.

LISTE des chemins de fer recevant une subvention en argent par mille, en une somme ronde, ou 15 pour 100 sur le coût des tunnels et ponts ; indiquant le chiffre de la subvention accordée à chacun, le total payé jusqu'au 30 juin 1892, dans le cours de l'exercice se terminant le 30 juin 1893, et pendant le trimestre qui s'est terminé le 30 septembre 1893, respectivement ; ainsi que la somme totale payée jusqu'à cette dernière date.

N°	Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention payée au 30 juin 1892.	Subvention payée durant l'exercice terminé le 30 juin 1893.	Subvention totale payée au 30 juin 1893.	Subvention payée au 30 septembre 1893.	Subvention totale payée au 30 septembre 1893.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Albert-Sud	16	51,200 00	50,460 00	.....	50,460 00	.....	50,460 00
2	Baie des Chaleurs	70	620,000 00	524,175 00	.....	524,175 00	17,325 00	541,500 00
3	Jonction de Beauharnois	30	96,000 00	58,900 00	.....	58,900 00	.....	58,900 00
4	Belleville et Hastings-Nord	7	22,400 00	21,888 00	.....	21,888 00	.....	21,888 00
5	Belleville et Lac-Nipissingue	30	96,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
6	Bracebridge et Baysville	15	48,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
7	Brantford, Waterloo et Lac-Erié	18	57,600 00	52,810 00	.....	52,810 00	.....	52,810 00
8	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	60	192,000 00	105,200 00	.....	105,200 00	.....	105,200 00
9	Bouctouche et Moncton	32	102,400 00	67,020 00	.....	67,020 00	.....	67,020 00
10	Canada-Atlantique	$54\frac{5}{100}$ et pont	314,400 00	282,355 20	.....	282,355 20	.....	282,355 20
11	Canada-Central	120	1,525,250 00	1,525,250 00	.....	1,525,250 00	.....	1,525,250 00
12	Canadien du Pacifique	1,905	25,000,000 00	25,000,000 00	.....	25,000,000 00	.....	25,000,000 00
13	Prolongement du Pacifique Canadien	.....	1,500,000 00	1,500,000 00	.....	1,500,000 00	.....	1,500,000 00
14	Cap-Rouge et Saint-Laurent	12	38,400 00	.....	.....	.....	.....	.....
15	Pour une ligne du Cap-Tourmente vers la Malbaie	20	64,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
16	Caraquette	67	224,000 00	224,000 00	.....	224,000 00	.....	224,000 00
17	Ontario-Central	20	64,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
18	Central, N.-B	$44\frac{50}{100}$	142,400 00	75,639 00	.....	75,639 00	.....	75,639 00
19	Cobourg, Northumberland et Pacifique	49	156,800 00	.....	.....	.....	.....	.....
20	Vallée de Cornwallis	14	44,800 00	44,800 00	.....	44,800 00	.....	44,800 00
21	Colombie et Kootenay	35	112,000 00	88,800 00	.....	88,800 00	.....	88,800 00
22	Cumberland	14	44,800 00	39,850 00	.....	39,850 00	.....	39,850 00
23	Cie de Chaux du Canada	7	22,400 00	15,360 00	.....	15,360 00	.....	15,360 00
24	Comté de Drummond	$63\frac{10}{100}$	201,920 00	182,405 00	13,435 00	195,840 00	.....	195,840 00
25	Elgin, Petitcodiac et Havelock	12	38,400 00	38,400 00	.....	38,400 00	.....	38,400 00
26	Erié et Huron	52	166,400 00	96,000 00	.....	96,000 00	.....	96,000 00
27	Esquimalt et Nanaïmo	71	750,000 00	750,000 00	.....	750,000 00	.....	750,000 00
28	Pour une ligne de Frédéricton *via* Oromocto et Gagetown au Nouveau-Brunswick	30	96,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
29	Frédéricton et Sainte-Marie	1	30,000 00	30,000 00	.....	30,000 00	.....	30,000 00
30	Goderich et Wingham	31	99,200 00	.....	.....	.....	.....	.....
31	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	15	48,000 00	.....	.....	.....	.....	.....

LISTE des ch.de fer recevant une subvent. en argent par mille, en une somme ronde, ou 15 p. 100 sur le coût des tunnels et ponts, etc.—*Fin.*

N°	Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention totale au 30 juin 1892.	Subvention payée durant l'exercice terminé le 30 juin 1893.	Subvention totale payée au 30 juin 1893.	Subvention payée au 30 juin 1893.	Subvention totale payée au 30 septembre 1893.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
32	Grand-Oriental	60	229,500 00	40,345 00	.....	40,345 00	.....	40,345 00
33	Grand-Nord	50	160,000 00	78,688 00	.....	78,688 00	.....	78,688 00
34	Jonction de Guelph	16	51,200 00	46,000 00	.....	46,000 00	.....	46,000 00
35	Embranchement de Harvey	3	9,600 00	5,553 57	.....	5,553 57	.....	5,553 57
36	Hereford	49	156,800 00	155,200 00	.....	155,200 00	.....	155,200 00
37	International	49	156,800 00	156,800 00	.....	156,800 00	.....	156,800 00
38	Irondale, Bancroft et Ottawa	50	160,000 00	15,000 00	17,000 00	32,000 00	.....	32,000 00
39	Cie de chemin de fer Union Jacques-Cartier	.....	20,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
40	Joliette à Saint-Jean de Matha	8	25,600 00	.....	.....	.....	.....	.....
41	Joggins	$18\frac{25}{100}$	58,400 00	37,500 00	.....	37,500 00	.....	37,500 00
42	Kingston et Pembroke	15	48,000 00	48,000 00	.....	48,000 00	.....	48,000 00
43	Kingston, Napanee et Ouest	78	268,400 00	192,944 00	1,856 00	194,800 00	.....	194,800 00
44	L'Assomption	$3\frac{50}{100}$	11,200 00	11,200 00	.....	11,200 00	.....	11,200 00
45	Pour une ligne de "Lachine Bank" à la Rivière-des-Prairies	15	48,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
46	Lac-Erié et Rivière-Détroit	85	342,400 00	118,400 00	.....	118,400 00	42,482 00	160,882 00
47	Colonisation du Lac-Témiscamingue	$68\frac{50}{100}$	240,200 00	52,760 00	.....	52,760 00	.....	52,760 00
48	Leamington et Saint-Clair	16	51,200 00	51,200 00	.....	51,200 00	.....	51,200 00
49	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool	32	102,400 00	.....	.....	.....	.....	.....
50	Lotbinière et Mégantic	15	48,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
51	Manitouline et Rive-Nord	30	96,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
52	Jonction de Massawippi	25	80,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
53	Maskinongé et Nipissingue	30	96,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
54	Montréal et Sorel	45	112,000 00	93,757 57	.....	93,757 57	.....	93,757 57
55	Montréal et Jonction de Champlain	63	103,600 00	88,500 00	15,100 00	103,600 00	.....	103,600 00
56	Montréal et Ouest	70	361,270 00	108,396 00	133,388 00	241,784 00	75,700 00	317,484 00
57	Montréal et Lac-Maskinongé	$13\frac{50}{100}$	42,200 00	41,280 00	.....	41,280 00	.....	41,280 00
58	Montréal et Ottawa	60	192,000 00	49,960 00	.....	49,960 00	23,640 00	73,600 00
59	Colonisation de Montfort	21	67,200 00	.....	.....	.....	.....	.....
60	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard	31	118,400 00	113,440 00	.....	113,440 00	.....	113,440 00
61	Cie de fer, houille et chemin de fer de New-Glasgow	$12\frac{50}{100}$	40,000 00	.....	32,945 84	32,945 84	.....	32,945 84
62	Vallée de Nicola	25	80,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
63	Nipissingue et Baie-James	25	80,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
64	Nord et Ouest	100	320,000 00	320,000 00	.....	312,000 00	.....	312,000 00
65	Nord et Jonction du Pacifique	110	1,320,000 00	1,320,000 00	.....	1,320,000 00	.....	1,320,000 00
66	Central de la Nouvelle-Ecosse	80	256,000 00	230,700 00	.....	230,700 00	.....	230,700 00
67	Ontario et Pacifique	$53\frac{67}{100}$	172,400 00	.....	.....	.....	.....	.....
68	Ontario, Belmont et Nord	10	32,000 00	.....	.....	.....	.....	.....
		31	99,200 00	32,000 00	.....	32,000 00	52,800 00	84,800 00

70	Cie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa	7	22,400 00					
71	Ottawa et Vallée de la Gatineau	62	320,000 00	126,372 00	104,380 00	230,752 00		230,752 00
72	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	107	430,400 00					
73	Pour une ligne d'Ottawa à Morrisburg	52	166,400 00					
74	Colonisation de Parry-Sound	40	128,000 00	30,400 00	38,820 00	59,220 00		59,220 00
75	Pontiac et Jonction du Pacifique	$92\frac{50}{100}$ et pont.	337,100 00	174,828 00		174,828 00		174,828 00
76	Jonction de Philipsburg	$6\frac{75}{100}$	21,600 00					
77	Pontiac et Renfrew	6	19,200 00	13,600 00		13,600 00		13,600 00
78	Port-Arthur, Duluth et Ouest	$89\frac{75}{100}$	287,200 00	157,075 00	113,125 00	271,200 00		271,200 00
79	Central de Québec	$50\frac{50}{100}$	60,342 00	60,342 00		60,342 00		60,342 00
80	Québec et Lac-Saint-Jean	248	1,003,495 00	844,927 73	76,471 77	921,399 50	33,600 00	954,999 50
81	Québec, Montmorency et Charlevoix	30	96,000 00	65,600 00		65,600 00		65,600 00
82	Ristigouche et Victoria	15	48,000 00					
83	Pour une ligne de Revelstoke à la tête du lac Laflèche	25	80,000 00					
84	Pour une ligne de la Pointe-au-Sable, Havre Shelburne à Annapolis Royal, et à un point à ou pr. Glasgow à Liverpool	75	240,000 00					
85	Shuswap et Okanagan	51	163,200 00	162,000 00		162,260 00		162,260 00
86	Norfolk-Sud	17	54,400 00	54,000 00		54,400 00		54,400 00
87	Pacifique d'Ontario-Sud	49	158,400 00					
88	Sainte-Catherine et Niagara	12	38,400 00	38,400 00		38,400 00		38,400 00
89	Saint-Eustache à un point sur le C. C. P. à l'Ile Jésus	12	38,400 00					
90	Saint-Eustache à Saint-Placide	18	57,600 00					
91	Sainte-Flavie ou Petit-Métis à Matane	50	160,000 00					
92	Saint-Césaire à Saint-Paul d'Abbotsford	5	16,000 00					
93	Tunnel de la frontière Saint-Clair	$2\frac{22}{100}$ et tunnel.	375,000 00	375,000 00		375,000 00		375,000 00
94	Saint-Laurent et Basses-Laurentides	$38\frac{85}{100}$	217,600 00	217,600 00		217,600 00		217,600 00
95	Saint-Louis à Richibouctou	7	22,400 00	22,400 00		22,400 00		22,400 00
96	Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup	59	188,800 00					
97	Saint-Placide à Saint-André	8	25,600 00					
98	Saint-Rémi à Saint-Cyprien	12	38,400 00					
99	St-Stephen et Mill-Town	$3\frac{50}{100}$	11,200 00					
100	Saint-Laurent et Adirondack	$25\frac{82}{100}$	82,624 00	40,256 00	24,448 00	64,704 00		64,704 00
101	Stewiacke et Lansdowne	74	236,800 00					
102	Summerside à la Baie-Richmond	3	9,600 00					
103	Sydney à Louisbourg	28	89,600 00					
104	Témiscouata	119	670,800 00	624,800 00	21,150 00	645,950 00		645,950 00
105	Mille-Iles	18	54,400 00	10,400 00		10,400 00		10,400 00
106	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	16	51,200 00					
107	Vallée de la Tobique	28	134,400 00	73,000 00	41,674 44	114,674 44	10,125 54	124,799 98
108	Toronto, Grey et Bruce	5	16,000 00	14,656 00		14,656 00		14,656 00
109	Chemin de fer des Comtés-Unis	32	102,400 00					
110	Jonction de Waterloo	11	35,200 00	32,800 00		32,800 00		32,800 00
111	Comtés de l'Ouest	20	500,000 00	500,000 00		500,000 00		500,000 00
112	Woodstock *via* London à Chatham	80	256,000 00	256,000 00		256,000 00		256,000 00
113	Woodstock et Centreville	26	83,200 00					
	Total		45,052,501 00	38,068,053 07	624,794 05	38,692,847 12	255,672 54	38,948,519 66

N° 2.—TABLEAU indiquant les chemins de fer recevant des subventions en argent (non compris dans le tableau n° 1), les montants fixés, payables annuellement ou semi-annuellement pour une période d'années fixées, ou l'intérêt jusqu'à ce que le capital accordé soit payé.

Année.	Désignation de l'acte.	Numéro sur la liste des subventions en terre.	Noms des lignes subventionnées.	Milles subventionnés.	Montant de la subvention.	Montant du versement.	Date et nombre de versements payés.	Total payé.
					$ cts.	$ cts.		$ cts.
1885	48-49 Vic., c. 58.	63	Cie de chemin de fer International (Atlantique et Nord-Ouest), de Montréal aux ports de Saint-Jean et Halifax	252	.....	93,300 00 par 6 mois pour 20 ans.	30 juin (8)	746,400
1882 1886	45 Vic., c. 55.. 49 Vic., c. 18..	5	Cie de ch. de fer de Transport Maritime de Chignecto —du golfe Saint-Laurent à la baie de Fundy.....	17	.....	85,301 00 do 20 do	Aucun.	Aucun.
1890 1892	53 Vic., c. 2... 54-55 Vic., c. 5.	171, 198, 239, 244	Cie de ch. de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa.	56	179,200 00	3,136 00 do 21 do	do	do
1888 1890	51 Vic., c. 3... 53 Vic., c. 3...	219	Cie de ch. de fer Québec-Central	38	288,000 00	10,595 77 do 20 do	do	do
1889 1890 1892	52 Vic., c. 3... 53 Vic., c. 2... 55-56 Vic., c. 5.	176, 190, 265	Cie de ch. de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central	34	†108,000 00	1,890 00 do 20 do	do	do
1884	47 Vic., c. 8.....	18, 19	Gouvernement provincial de Québec— Montréal à Québec..... 159 milles=$ 954,000 do Ottawa..... 120 do = 1,440,000	279	2,394,000 00	*59,850 00	do (17)	1,017,450
			Total.....	676				

* Intérêt annuel au taux de 5 pour 100 ; intérêt seulement payé, la subvention encore due.

† $800 votés en moins dans le montant spécifié en vertu des actes 52-53 Vic., comme étant remplacés par l'acte 55-56 Vic., c. 5.

N° 3.—TABLEAU indiquant les chemins de fer subventionnés par des crédits.

Numéro sur la liste des subventions.	Année.	Désignation de l'acte.	Description des lignes subventionnées.	Montant de l'emprunt autorisé.	Montant de l'emprunt payé à la compagnie	Montant de l'emprunt non retiré.
			Emprunts.	$	$ cts.	$ cts.
95	1886	49 Vic., c. 10..	Cie de ch. de f. Albert, de Salisbury à Hopewell.	15,000	14,725 56	274 44
165	1889	52 Vic., c. 3...	Cie. du pont Frédéricton et Sainte-Marie	300,000	300,000 00	.....
17	1883	46 Vic., c. 26..	Pont Saint-Jean et Cie de Prolong. de ch. de fer	500,000	433,900 00	66,100 0

N° 4.—TABLEAU indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails évalués au montant rapporté, et aide pour services rendus en transportant les hommes, approvisionnements, matériel, malles, etc.

Numéro sur la liste des subventions.	Année.	Désignation de l'acte.	—	Tonneaux de rails employés.	Porté aux comptes publics comme actif.	Payé.	Encore dû, 30 juin 1893.
					$ cts.	$ cts.	$ cts.
143	1888	51 Vic., c. 3.	Cie de ch. de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	4,052	83,612 54	83,612 54	.....
144			Chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	2,201	44,252 82	44,252 82	.....
145			Chemin de fer Kent-Northern du Nouveau-Brunswick.....	2,549	58,334 27	.....	58,334 27
146			Cie de filature de coton d'Halifax....	233	4,335 00	.....	4,335 00
147			Cie d'acier du Canada.....	597	11,964 66	.....	11,964 66
148			Cie de chemin de fer d'Albert.....	726	14,665 45	.....	14,665 45
149			Embranchement de Chatham.....	958	24,439 84	24,439 84	.....
			Total.....	.....	241,604 58	152,305 20	89,299 38
185	1889	52 Vic., c. 5...	Acte spécial—Cie de chemin de fer et de bateaux à vapeur de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan..	Pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pour 20 ans, $80,000.			
230	1890	52 Vic., c. 5...	Acte spécial—Cie de chemin de fer de Calgary et Edmonton.....	do		do	

N° 5.—ETAT indiquant les chemins de fer auxquels on a accordé des subventions en terres.

Numero sur la liste des subventions en terre.	Année.	Acte.	Lignes subventionnées.	Acres par mille.	Estimat'n du nombre de milles.	Total accordé. — Acres.
22	1889..	52 Vic., c. 4.....	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta, de Lethbridge à la frontière internationale..	6,400	50	320,000
25	1890..	53 Vic., c. 3.....				
10	1887..	50-51 Vic., c. 23...	Cie de chemin de fer Alberta et Athabasca à un point sur la rivière de l'Arc, sur le C.C.P., ou entre Calgary et Crow-Foot, à l'emplacement de ville d'Edmonton	6,400	300	1,920,000
19	1890..	53 Vic., c. 4 ...	Cie de chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, d'un point dans le township 1, rang 23 ou 24, à l'oust du 1er méridien principal, à Deloraine.....	6,400	17	108,800
21	1890..	53 Vic., c. 4	Cie de chemin de fer de Calgary et Edmonton.. { De Calgary à un point à ou près Edmonton..... / De Calgary à un point à la frontière internationale.....	6,400	190 / 150 } 340	2,176,000
17	1890..	53 Vic., c. 4.....	Cie de ch. de fer d'embranchement du C.C.P.... { De Glenboro' vers l'ouest à un point sur l'embranchement allant de Brandon au sud-ouest.....	6,400	60	384,000
18	1890..	53 Vic., c. 4.....	Embranchement près de Brandon sur le C.C.P., jusque près du township 3, rang 27, à l'ouest du 1er méri. princ. ; aussi du towns. 3, rang 27, à l'ouest du 1er méri. princ. à Deloraine.	6,400	100 / 25 } 125	800,000
29	1891..	54-55 Vic., c. 10.	En sus de la subvention accordée à la ligne de Brandon, et le prolong. de l'embranch. de l'extrémité ouest de 100 milles de la pointe La Roche Percée, située dans le township 1, rang 6, ouest du 2e méridien	6,400	60	384,000
7	1886..	49 Vic., c. 11.....	Cie de chemin de fer du Nord-Ouest-Central, de Brandon à Battleford.....	6,400	450	2,880,000
16	1889..	52 Vic., c. 4.....	Cie de ch. de fer du canal et du lac Manitoba.... { Du Portage-la-Prairie à la limite sud du lac Manitoba..	6,400	17	908,800
23	1890..	53 Vic., c. 4.....	Du Portage-la-Prairie au lac Winnipegosis, près du Portage-des-Prés.....	6,400	125 } 142	
20	1890..	53 Vic., c. 4.	Cie de ch. de fer Lac-Seul, d'un point près la station Shelley, C.C.P., jusqu'à un point près du lac à la Vase-Blanche, rivière Winnipeg....	6,400	18	115,200
	1885..	48-49 Vic., c. 60.	Cie de ch. de fer du Man. et Nord-Ouest. . .... { Du Portage-la-Prairie à la traverse de la rivière Saskatchewan, 20 milles de Prince-Albert.....	6,400	450 } 476	3,046,400
6	1886..	49 Vic., c. 11....	De près Todburn à la rivière Assiniboine près Shellmouth....	6,400	26	
3	1885..	48-49 Vic., c. 60.	Ch. de fer de Colonis. du Sud-Ouest et Manitoba { De Winnipeg au lac à l'Eau-Blanche.....	6,400	150	1,396,800
27	1891..	54-55 Vic., c. 10.	Additionnelle et pour compléter la distance construite.....		62 } 218¼	
28	1891..	do do ..	De Carmen à Barnsley..		6¼	
24	1890..	53 Vic., c. 4.	Cie de chemin de fer du Sud-Est du Manitoba, du sud ou sud-est de Winnipeg à la côte du lac des Bois ...	6,400	110	704,000
12	1887..	50-51 Vic., c. 23...	Cie de ch. de fer et houillère de Medicine-Hat, de ou près Medicine-Hat à Coalfield, townships 12 et 13, rang 6, ouest du 4e méridien.....	6,400	8	51,200
15	1889..	52 Vic., c. 4.....	Cie de ch. de du Nord-Ouest du Canada..... { De Calgary à près d'Edmonton..... / Aussi Calgary à Lethbridge...	10,000 / 10,000	210 / 120 } 330	3,300,000
2	1885..	48-49 Vic., c. 60.	Cie de navagation et de houille du Nord-Ouest. { De Medicine-Hat aux bancs de houille sur la rivière du Ventre.	3,800	110	418,000
9	1887..	50-51 Vic., c. 22.	Additionnelle	40		4,400
13	1889..	52 Vic., c. 4.....	do station Dunmore à Lethbridge ou Riv.-du-Ventre	2,600		286,000

5	1885..	48-49 Vic., c. 60.	Cie de c. de fer et de bat.-à vap. de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.	De près Régina aux eaux navigables du lac Long.....	6,400	22	347	2,220,800
11	1887..	50-51 Vic., c. 23.		De ou près Laketon au coude de la Saskatchewan-Nord, avec embranchements à Prince-Albert et Battleford..	6,400	325		
14	1889..	52 Vic., c. 4.....	Cie de ch. de f. et houille de la Vall. du Daim-Rouge.	De la station de Cheadle, C.C.P., à un point près du township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien.....	6,400		55	352,000
26	1891..	54-55 Vic., c. 9..						
1	1884..	47 Vic., c. 25....	Ch. de f. Winnipeg et embranc. de la Baie-d'Hud.	De Winnipeg à la Baie-Hudson et embr. de l'extr. nord du lac Winnipeg au ch. de f. Manitoba et N.-O.	Dans Manitoba, div. A.	6,400	225	900	1,440,000
1	1884..	47 Vic., c. 70....			T.N.-O., div. B....	12,800	425		5,540,000
1	1880..	43 Vic., c. 59 ...			Manitoba, div. C...	6,400	250		1,600,000
8	1886..	49 Vic., c. 11.....	Cie de chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, de la Montagne-de-Bois *via* Qu'Appelle et Fort-Qu'Appelle au ch. de fer Manitoba et Nord-Ouest.....		6,400		240	1,536,000

ANNEXE N° 20.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1893.

1. CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
11326	Cie de ch. de fer des Mille-Iles	30 nov. 1892....	De la jonction de Gananoque, sur la ligne de la Cie, à un point en correspondance avec le ch. de fer de Brockville, Westport, et Sault-Ste-Marie, le ch. de fer de Kingston, Napanee et Occidental, le ch. de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement en travers de l'embouchure de la rivière Gananoque.
11327	Cie de chem. de fer d'Ontario, Belmont et Nord-Ouest...	9 mars 1893 ...	Depuis les mines de fer de Belmont jusqu'à la jonction, dans Hastings, du ch. de fer Ontario-Central et du ch. de fer canadien du Pacifique.
11342	Cie de chem. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound..	8 nov. 1892....	Depuis la baie de Barry en allant vers le ch. de fer de jonction du Pacifique-Nord.
11384	Cie de ch. de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit	20 déc. 1892....	Depuis le Creek des Cèdres jusqu'à Ridgetown.
11362	Cie de fer, houille et de ch. de fer de New-Glasgow.	23 nov. 1892....	Depuis la jonction d'Eureka sur le ch. de fer Intercolonial jusqu'à Sunnybrae.
11177	Cie de ch. de fer du Sud-Est du Manitoba.	3 juin 1892....	*Subvention de terre*—Depuis Winnipeg jusqu'à l'angle N.-O. du lac des Bois.
11452	Cie de Carrière et de ch. de fer de Jonction de Philipsburg.	27 fév. 1893....	Depuis la station Stanbridge jusqu'à Philipsburg.
11463	Cie de ch. de fer Terminal City	25 do 1893....	Pour relier le ch. de fer de Prol.-Est avec Middle-Milford, sur le détr. de Canso (non subventionné).
11533	Cie de ch. de fer de Colonisation de Montfort.....	16 mai 1893....	Depuis Saint-Sauveur jusqu'à Montfort-Est.
11544	Cie de ch. de fer et de houille de la Vallée du Daim-Rouge.	17 juin 1893....	*Subvention de terre*—Depuis Calgary jusqu'au township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien.
11554	Cie de ch. de fer de Lotbinière et Mégantic.....	17 juill. 1893....	Depuis un point près St-Jean Deschaillons, 15 miles à travers Glen-Lloyd.
11568	Cie de ch. de fer des Comtés-Unis, Kingston, Napanee et Ouest	19 août 1893....	Iberville à Saint-Hyacinthe vers Sorel.
11386		18 sept. 1893....	Harrowsmith à Sydenham.

2. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

11377	Grant et Ross.....	18 oct. 1892....	Résidence à la gare de Cedar-Hall.
11380	G. S. Mayes.....	26 do 1892....	Coffrage, York-Point, Saint-Jean, N.-B.
11381	J. F. Teed.	27 do 1892....	Réservoirs à Elmsdale, rivière de l'Ouest et Calhoun.
11383	J. Matheson et Cie.....	14 nov. 1892....	Bac-passeur pour le détroit de Canso.
11405	James Brown.....	23 do 1892...	Gare à Acadieville, N.-B.
11407	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland.....	20 juin 1893....	Fourniture de 55,000 tonnes de houille.
11413	Dussault et Piton.....	29 nov. 1892....	Transb. de marchand. à la jonction de la Chaudière.
11440	A. S. Ross et J. S. Ross.....	23 déc. 1892....	Barrières, etc., aux traverses de fermes.
11448	Barrow Hematite Steel Co., Limited.....	1er mars 1893....	Fournit. de rails d'acier pour le ch. de fer Intercol.
11449	Jas. Watson et Cie.....	22 fév. 1893....	do do
11450	do	22 do 1893....	do l'embranch. de Windsor
11461	Jas. Fleming.....	28 janv. 1893....	Pont d'acier pour Palmer's-Pond, à l'est de la gare de Dorchester.
11504	Cité de Saint-Jean, N.-B....	28 fév. 1893....	Prol. de l'Interc., en face du havre de St-Jean, N.-B.
11504*a*	do do	6 mai 1893....	Titre de terre, etc., pour do do
11507	Cie de fer et de pont, Canada.	27 fév. 1893....	Pont en fer sur la rivière de l'Ouest, près d'Antigonish.
11513	Dominion Bridge Co.....	2 mar 1893....	Pont en acier, embranch. ouest, rivière Barney, Dewar's-Mills.

ANNEXE N° 20.—LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1893—*Suite.*

2. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

N° of contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
11523	Canada Bridge and Iron Co.	29 mars 1893	Pont d'acier, riv. Ste-Croix, embranch. de Windsor.
11532	Jas. Harris et Cie (à resp. lim.)	10 do 1893	50 wagons à fret.
11545	Cie de navigation à vapeur du Saint-Laurent	5 mai 1893	Naviguer le vapeur *Contest* entre le quai de Rimouski et les paquebots-poste.
11553	Jas. Harris et Cie (à resp. lim.)	8 avril 1893	2 wagons-dortoirs de 2e classe.
11571	McManus et McDonald	8 juin 1893	Construire le prolongement du chemin de fer Intercolonial à Saint-Jean.
11573	Jas. Brown	14 do 1893	Construire deux maisons à Assametquagan, pour les cantonniers.
11585	Max Ungar	3 juillet 1893	Blanchissage pour wagons-salons, wagons-dortoirs et wagons-officiels.
11588	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	16 juin 1893	85,000 tonnes de houille pour le ch. de fer Intercol.
11589	Cie houil. d'Acadie (à resp. l.)	16 do 1893	35,000 do do
11590	Cie houillère du Canada	16 do 1893	15,000 do do
11591	Cie minière de la riv. Hébert.	16 do 1893	5,000 do do
11595	Cie houillère et de chemin de fer du Canada	16 do 1893	25,000 do do
11596	Cie houillère Intercoloniale (à responsabilité limitée)	16 do 1893	25,000 do do

3. CANAL GRENVILLE.

11375	F. Toms	29 octobre 1892	Reconst. deux murs en aile à l'écluse de prise d'eau.
11432	do	30 janvier 1893	Fournir la pierre pour le mur en maç. sèch. à l'écluse 6.

4. CANAL CORNWALL.

11290	Wm. Davis et Fils	25 août 1892	Elargir à 100 pds, et creuser à 16 le prisme des sections 2, 3, 4, et redresser la section 2.

5. CANAL LACHINE.

10939	Heney et Borthwick	25 juillet 1891	Egout le long du canal, côté nord, à Lachine.
11412	J. B. de Lorimier	13 novemb. 1892.	Fournir la pierre pour le pont de la rue Wellington.
11427	Dominion Bridge Co. (L'd)	18 janvier 1893	Pont tournant sur la rue Wellington, Montréal.
11459	do do	13 février 1893	do sur la ligne du Grand-Tronc, Mont.

6. CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

11457	D. P. Kent	1er déc. 1892	Cède son entreprise n° 10,503, pour creuser des puits, aux exécuteurs testament. de N. C. Calhoun
11458	Exécuteurs N. C. Calhoun	20 janvier 1893	Reçu pour $1,012.61, plein paiement do do

7. CANAL RIDEAU.

11396	Dominion Bridge Co. Ltd	6 déc. 1892	Pont en acier, traverse d'Oliver.
11469	Brewder et McNaughton	24 février 1893	Caisson (brise-glace) à Hogsback.

8. CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

11371	Hugh Ryan et Cie	8 nov. 1893	Compléter l'écluse d'ascension, etc., 1er juillet 1894 (une année plus tôt).

ANNEXE N° 20.—LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1893—*Fin.*

9. CANAL SOULANGES.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
11419	C. F. Raynor	29 déc. 1892	Faire la section 8 du canal.
11421	R. Macdonald	30 janv. 1893	do 9 do
11423	Rogers et Taylor	24 déc. 1892	do 10 do
11515	J. et M. O'Leary	27 mars 1893	do 3 do
11518	Geo. Goodwin	9 mai 1893	do 4, 5, 6, 7 du canal.
11520	do	9 do 1893	do 12 du canal.

10. CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

11547	M. Beatty et Fils	29 mai 1893	Dragueur pour le service du canal.

11. CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

11529	Murray et Cleveland	7 avril 1893	Maçonnerie supplément., etc., division des Galops.

12. CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

11103	N. Boulter	14 janvier 1992	Traverses de pruche.
11104	D. McKenzie	12 do 1892	do
11105	A. McKinnon	12 do 1892	Poteaux de cèdre, traverses, etc.
11106	R. Ellis, jeune	12 do 1892	do do
11107	W. Taylor	13 do 1892	Traverses de cèdre et de genévrier.
11108	J. R. Larkins	13 do 1892	Traverses de pruche.
11109	S. E. Gallant	12 do 1992	do
11110	O. Haywood	12 do 1892	do
11111	J. T. Windsor	13 do 1892	Traverses de cèdre.
11199	Glace Bay Mining Co	22 avril 1892	Houille pour locomotives
11202	Patent Nut and Bolt Co., Ltd.	9 mai 1892	Boulons et écrous.
11451	Jas. Watson et Cie	22 février 1893	Fournir des lisses d'acier.
11582	Intercolonial Coal Mining Co., Ltd	30 mai 1893	do de la houille.

ÉTATS GÉNÉRAUX.

1. CHUTES D'EAU ET AUTRES PROPRIÉTÉS PUBLIQUES LOUÉES DANS LE COURS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1893.

2. PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU ENDOMMAGÉES DANS LE COURS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1893.

3. CONTRATS AU SUJET DE SUBVENTIONS, PASSÉS PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1893.

ANNEXE

ÉTAT

1. Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées sur les

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataire.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
			Canal de la vallée de la Trent.	
9 déc. '92	Dur. bon plaisir du gouv.	Ch. de fer Midland du Canada.	Lot de quai, rive est, lac Katchawanooka, Lakefield.	594 pds. .....
			Canal Grenville.	
9 mai '93	do	Patrick Kelly et Fils..	P. lot 9, tp. Chatham, n° de l'écluse 4	50 x 30 pds ...
29 mai '93	do	John O. Noyes...	P. lot 7, 8, 9 tp. Chatham, des deux côtés de l'écl. de la Chute à Blondeau.	9·50 acres.....
			Chemin de fer Intercolonial.	
'92	1 an	Cie de ch. de fer et de houille de l'Intercol..	1¼ mille du ch. de f. Int., du ch. de f. de la Cie à ½ mille de la gare de Sydney..	1¼ mille. .....
'92	do	do do ..	Du do do à la gare de Sydney.	½ mille.....
'92	Dur. bon plaisir du gouv.	Cie de bat. pass. à vap. de Pictou (à resp. l.).	Eau pass. d. les tuyaux de la Cie au déb. de Pictou, du réserv. de l'Intercolon.	.....
16 sept. '92	21 ans.....	S. Grey....	De vend. d. journ. s. le ch. de fer I.P.-E	.....
13 déc. '92	21 ans.....	Cie de ch. de f. Windsor et Annapolis (à res. l.)	Usage de l'embr. de Windsor et droit de circulat. sur l'Intercol., de la jonction de Windsor à Halifax.	....
27 juin '93	5 ans.....	Cie du chemin de fer Québec-Central.....	Chambre dans la gare de la Cie, près du quai du bat. passeur, Québec.	. .....
1er sept. '92	Dur. bon plaisir du gouv.	Ministère des pêcheries	A.C. transfér. le lot du quai à Halifax.	.....
			Chemins de fer.	
6 nov. '92	A la fin de la proch. sess..	C. E. B. Young.....	Permis d'exploiter le ch. de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock (Acte des ch. de fer, 1888, 51 Vic., c. 29, sec. 279.)	26 milles.....
15 mai '93	do	do	do (sec. 280) do	do :.....
1er juin '93	Jusq. déc. '97	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	Bail à la Cie du ch. de f. C.P. d'une pt. de sa ligne de Dunmore à Lethbridge	109½ milles....
			Canal Cornwall.	
28 août '93	Renouv. p. 21 ans.	Canadian coloured cotton Mills Co. (Ltd)..	Lots A, B, C, D, Cornwall, comme pt. 4, et lots 5, 6, 7, 8.	3·31 acres.....
9 août '93	do	do ..	Surplus d'eau s. le lot du tp. 7, 1re con., Cornwall.	....

N⁰ 21.

GÉNÉRAL.

canaux et chemins de fer, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1893.

A quelle fin employée.	Force.	Période du bail.	Loyer annuel.	Conditions des paiements.			Observations.
				Montant de chaque versement	Payable.	Première échéance.	
			$ cts.	$ cts.			
Quai	.....	1er juill. '93	1 00	1 00	1er juillet	Sur livraison du bail.	D'avance.
Etables	.....	1er mai '93	3 00	3 00	1er mai...	1er mai '93	do
Agriculture	.....	1er mai '93	5 00	5 00	1er mai...	1er mai '93	do
.....	.....	.....	1 00	1 00	.....	Sur exécut. du bail.	
Explosions	.....	.....	Taux.	.....	Chaq. mois	do	
Eau pour vapeur	.....	Date du bail	100 00	100 00	1er juillet.	do	
.....	.....	1er sept. '92	300 00	25 00	Chaq. mois	5 sept. '92	do
.....	.....	1er janv. '93	Taux.	.....	do ..	.....	
Bureau du C.I.	.....	1er mai '93	300 00	75 00	T. les 3 m.	.....	
Quaiage	.....	1er sept. '91	100 00	100 00	1er sept...	1er sept. '91	do
Acheteur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Approuvé par O. C., 5 juill. '93.
Filature	Force de 800 chev.	1er juill. '93	Loyer minimum. 1,620 00	810 00	1er janv. .	1er juill. '93	D'avance, loyer de terrain, $20; $200 par force de cheval jusqu'à la force de 1,040 chevaux.
do	Force de 1,300 chev.	1er juill. '93	2,600 00	1,300 00	1er janv. .	1er juill. '93	Annulé, 3,124 (Stephen's).

ÉTAT

1. Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées sur les

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
			Canal Welland.	
'93 Non signé.	Dur. bon plaisir du gouv.	Erie Glass Co., du Canada, à resp. limitée.	Lot sur la rue Welland, sud, Port-Colborne.	1·69 acres.....
20 juin '93.	10 ans	Capit. N. J. Wigle....	Lot additionnel à Sainte-Catherine, en bas de l'écluse n° 2.	0·94 acres.....
8 fév. '93.	1 an.....	W. H. Andrews	Partie du lot n° 203, Thorold, Port-Robinson.	.....
24 avril '93.	Dur. bon plaisir du gouv.	Wm. Hutchinson.....	Jetée sur le lot est, Port-Dalhousie, et quai pour faire du charbon.	650″.... .....
'93. Non signé.	1 an.....	A. et W. Muir.....	Lot près de l'ancienne écluse n° 1, Port-Dalhousie.	1 acre.. .....
1er avril '93.	10 ans	Canadian Coloured Cotton Mills Co., Lt.	Part. du lot 11, 10e conc., Grantham, à Merritton.	2 rods 15 per..
'93. Non signé.	Dur. bon plaisir du gouv.	L. S. Bessey *et al.*	Tuyau siphon de 2″ au-dessus de la berge du canal, Sainte-Catherine.	.....
1er juin '93.	....	Cie de navigation, de Ste-Catherine, Grimsby et Toronto, à r. lim.	Capit. N. J. Wigle leur cède son bail du 15 juillet 1892, lot d'eau à l'écluse n° 2.	0·30.....
			Canal Rideau.	
8 mai '93.	Dur. bon plaisir du gouv.	F. Rogers	Partie du lot K, conc. C, Nepean, près des lots subd. 37, 38, 39.	.....
17 fév. '93.	do	R. C. Lampman	Ptie du lot 35, subd. 5, con. B, Nepean	.. . .
			Canal Lachine.	
4 oct. '92.	Dur. bon plaisir du gouv.	G. W. Cameron	Lot 22, bassin de la rue St-Gabriel O., n° 2, Montréal.	16,912″.....
4 do '92.	do	G. et J. Esplin	Lot 18, bassin de la rue St-Gabriel E., n° 3, et 19 O. do n° 2, Montréal.	33,824″.....
'92. Non signé.	do	Cie d'entrepôt de Montréal.	Const. de caiss. de retenue, s. du lot 19, le long du cours., Mont'l, sur le lot 20.	.....
22 déc. '92.	do	Cie du gaz de Montréal	Eau par un tuyau de 4″ du bassin 2 à la fabriq. de la rue Dalhousie, Montréal.	.....
20 juill. '92	5 ans	Cie d'Assurance Royale (au gouvernement).	Chambres, rue N.-D., Montréal.....	.....
22 mai '93.	Dur. bon plaisir du gouv.	Cie de chars urbains, Montréal.	Tuyau de 24″ du canal à leurs usines..	....
31 do '93.	21 ans.....	Dominion Coal Co	Lot O. du bassin Wellington, Montréal.	.....

GÉNÉRAL

canaux et chemins de fer, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1893.

A quelle fin employée.	Force.	Date du bail.	Loyer annuel.	Conditions des paiements.			Observations.
				Montant de chaque versement	Payable.	Première échéance.	
			$ cts.	$ cts.			
Man. de vitres..	.....	1er août 92	50 00	50 00	1er août..	1er août '92	D'avance.
Terr. de plaisir..	.....	1er janv. '93	5 00	5 00	1er janv..	1er janv. '93	do
Cale sèche.....	Eau pour f. flotter les navires.	'93	60 00	60 00	do ..	do '93	do
App. les navires.	.....	1er mars '93	60 00	60 00	1er mars..	1er mars '93	do
Cale sèche	Eau pour f. flotter les navires.	1er fév. '93	176 00	88 00	1er janv. 1er juill.	1er juil. '93	do
Agrand. de la salle de tissage	Tuy. de 2″	1er avril '93	20 00	20 00	1er avril..	1er avril '93	do
Abreuvoir.....	.....	1er juill, '93	1 00	1 00	1er juill ..	1er juill. '93	do
Quaiage	.....	do '92	15 00	15 00	do ..	1er do '93	do si le ministre consent, 31 juil. '93.
Terr. de plaisir..	.....	15 mars '93	2 00	2 00	1er août..	Sur livraison du bail.	D'avance, annule le bail de W. D. Morris, 10744.
.....	.....	1er janv. '92	2 00	2 00	1er janv..	do	D'avance, annule le n° 9,919.
Piler du bois....	.....	15 oct. '91	169 12	169 12	15 oct.....	15 oct. '91	D'avance.
do	.....	1er mai '92	465 08	465 08	1er mai...	1er mai '92	do
Prot. la v. de serv. d. G. T. à l'élév. de la Cie.	.....	1er sept. '92	1 00	1 00	1er sept...	1er sept. '92	do
Usine à gaz.....	Tuy. de 4″	1er déc. '92	40 00	40 00	1er déc....	1er déc. '92	do
Bureau du canal.	.....	1er mai '92	1,250 00	312 50	Mai, août, nov., fév..	1er août '93	Trimestriellem.
Eau au chateau d'eau.	Tuy. de 24″	1er mars '92	300 00	300 00	1er janv..	1er janv. '94	Depuis lors, d'avance.
Exp. de houille..	.....	1er mai '92	1,500 00	1,50 00	1er mai...	1er mai '93	D'avance.

2° PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, par le ministère des chemins de fer et canaux du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Propriétés achetées, etc.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lot.	District, etc.	Comté.			
			Chemin de fer Annapolis et Digby.		Acres.	$ cts.	
29 janv. 1892..	Geo. Cossett, *et al*	Platière	Big Joggin	Digby	0·75	40 00	
1er oct. 1891.	G. B. Thomas	Lot	Au nord de la route postale, entre Digby et Annapolis	do	0·05	35 00	
24 août 1891..	Thos. Francis		Au sud du bassin (Annapolis)	do	0·09	4 00	
30 déc. 1890..	John A. Cossett	Part. 15 Part. 17 Part. 17*a* Part. 18	Au sud de Joggins	do	1·66 0·87 0·05 0·12	200 00	
—juillet 1890 .	John Daley, *et al*	5 et 6	Digby	do		500 00	Digby Bathing House Co.
24 nov. 1892..	David Pinkney	31	Dommages	Annapolis		47 00	Décharge.
27 mars 1893..	Cie de c. de f. des c. de l'Ouest	Toutes réclam.	Le gouvernement transp. à la Cie tous les droits à la ligne entre Annapolis et Digby	do etc.			do
30 juillet 1892.	J. N. Berry	39, 39*a*	Clementsport	do	1·47 0·23	100 00	
			Canal Cornwall.				
18 oct. 1892 .	M. Gallinger	½ O 15	1re con. Cornwall	Stormont	0·75	100 00	
14 nov. 1892..	Geo. C. Smith	½ E 15	do	do	0·51	100 00	
14 avril 1893..	Evan Roys	½ O 23	do	do	0·25	60 00	
			Chemin de fer du Cap-Breton.				
30 déc. 1892..	M. et A. Campbell	162, 162½	Havre McKinnon	Victoria	0·40	10 00	
10 janv. 1893..	Jos. McKinnon	45	Grande-Grève	Cap-Breton		15 00	Décharge pour dommag.
22 mai 1891..	Eliza Grant, *et al*	216½	Crique Ball	do	1·52	300 00	Décharge (hypothèque).
25 juillet 1889..	Jas. Moffatt, *et al*	195½	Rivière George	do	1·67	30 00	
12 nov. 1889..	M. McIntyre, *et al*	145*a*	Boisdale	do	1·10	33 00	

22 juillet	1889..	Ann McPherson	81	Shunacadie	do	1·62	9 72	
25 do	1889..	John Campbell, *et al*	136½	Boisdale	do	2·76	100 00	
12 août	1889..	Catharine McPhee, *et al*	61	Shubénacadie	do	4·93	60 00	
12 nov.	1890..	Ann Campbell, *et al*	135	Boisdale	do	2·40	100 00	
22 fév.	1892..	Jos. A. Gillies	248	Sydney	do	1·86	803 00	
19 do	1892..	A. McKinnon, *et al*	10	Grand-Narrows	do	7·65	50 00	$101.95 de fr. Décharge, 29 oct. 1887.
1er mai	1891..	R. McKinnon, *et al*	10	do	do	7·65	40 00	$101.95 de frais.
1er sept.	1890..	C. McDodd, *et al*	265	Sydney	do	4·03	1 00	
29 avril	1891..	Geo. Nunn	274, 282	Barre Sud	do	0·03	50 00	
26 juillet	1889..	C. O'Neil	221	Crique Ball	do	0·92	28 60	
3 jan.	1890..	Alex. McDonald	167	Longue-Ile	do	6·88	41 28	
23 mai	1889..	Alex. McLean	153	Barrassois	do	2·63	15 78	Décharge d'hypothèque.
23 août	1890..	Alex. Moore	188*a*	Rivière George	do	3·80	100 00	
23 juillet	1889..	J. McKeagan	224	Bras Nord-Ouest	do	8·51	102 12	
6 mars	1891..	J. McKenzie, *et al*	254*a*	Sydney	do	0·41	1,250 00	
25 mai	1890..	Catharine Campbell, *et al*	135	Boisdale	do	2·40	105 00	
12 nov.	1890 .	S. McNeil	54*a*	Shunacadie	do	1·56	25 00	
3 mars	1892..	D. McNeil	10	Grand-Narrows	do	7·65	40 00	$101.95 de frais.
1er mai	1891..	H. McKinnon	10	do	do	7·65	40 00	do
1er fév.	1888..	Arch. McDonald, *et al*	279	Sydney	do	0·05	10 00	
12 mars	1892..	C. Chisholm, *et al*	276	Crique Maggah	do	0·20	73 00	
18 juillet	1892..	C. E. Leonard	268, 277, 280	Sydney	do	0·12¼	150 00	$80 de frais.
23 nov.	1891..	M. Dodd	265	do	do		5 00	Cr. un dr. à tr. la r. Dodd.
12 sept.	1891..	Jas. Gallivan	11	do	do		1 00	Creuse un puits.
5 juin	1891..	John Gillis	187	Rivière George	do		80 00	Dom. à la grange et au p.
13 août	1891 .	W. H. Dunlop	207½	Crique Leitch	do		50 00	Traverser son lot.
28 avril	1893 .	Mary McKenzie	254*a*	Sydney (transportant de nouveau sa part du lot)	do			
8 mai	1893..	Mary Johnston, *et al*	25	Rivière George	do	4·17	349 25	$30 de frais.
				Chemin de fer Intercolonial.				
25 juillet	1892..	N. de Veber, *et al*	(Prop. Harris)	Portl'd, cité de St-Jean, N.-B.		0·15 0·25	500 00	
25 do	1892..	J. P. McIntyre, *et al*	do	do do		0·30	5,000 00	
26 mars	1892..	T. Barry, *et al*	13, 14, lettre D et pt. bloc E.	Halifax		0·43	2,844 44	Décharge pour dommag.
3 juin	1888..	Maria Kearney	Lot	Dartmouth	Halifax		1 00	
				Canal Lachine.				
2 mai	1892..	H. Brodie *et al*	3603	Côte Saint-Paul, p. Montréal	Tranch. de Lachine	177,126	9,500 00	
13 avril	1892..	T. C. Somerville	3603	do do	do		750 00	Dommages comme locat.
4 juin	1892..	Wm. Trenholme	977,966,965,952	Paroisse de Lachine	do	85,061 235,441 110,158 89,592	10,400 00	
25 mai	1892..	Veuve M. Shannon	3604	Côte Saint-Paul	do	48,138	3,550 00	
23 do	1892..	Wm. West, locataire	3604	do	do		251 00	do
29 août	1892..	G. B. Burland	3606	Village St-Augustin, p. Montréal.	do	434,643	9,500 00	
2 sept.	1892..	D. S. Leach *et al*	138	Paroisse de Montréal	do	3,600	72 00	
28 fév.	1893..	J. et H. McGee	915	do Lachine	do	85,212	3,095 00	

2° PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées—*Suite.*

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Propriétés achetées, etc.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lot.	District, etc.	Comté.			
			Digues de la riv. Ottawa (Culbute).			$ cts.	
31 déc. 1890	T. McTiernan, hypothécaire	Lot de vil. 7	Bryson, N. de la r. Front	Pontiac			Dommages, consent qu'ils soient payés à W. G. LeRoy, propriétaire.
2 nov. 1891	Jos. Rainville *et al.*	28	9e r. tp. Grand Calumet	do		90 00	Dommages.
30 jan. 1892	T. C. Gaboury	27	do do	do		60 00	do
27 mars 1893	J. W. Bryson	A 14, 15, 16, 18, 22, 23	2e r. Mansfield	do		864 00	do
20 do 1893	Philip Gillis	8	R. B. do	do		255 00	do
			Ch. de fer Oxford et New-Glasgow		Acres.		
8 jan. 1892	Jas. Harris	149	Rigole	Pictou	3·17	112 96	
18 juillet 1882	Wm. McLeod	97, 97½	Hardwood-Hill	do	4·01	47 30	
22 fév. 1892	John McLean	109	Rogers-Hill	do	9·63	198 60	
			Canal Rideau.		Pieds.		
7 juin 1893	P. Blake *et al*	E½ et lot 9	5e c. tp. Pittsburg	Kingston Mills wks		40 00	do
18 avril 1892	M. J. Oliver	Lot 3	N. r. Harvey, Perth	Canal de la Tay	3,765	1,250 00	do
			Ch. de fer Canadien du Pacifique.				
25 août 1891	Département des sauvages.	A.C. transfér. des rés. de sauvages à Siska Flat, Kanaka, Suppel, Lytton, Passage Cook et Boothroyd, au min. des ch. de fer et canaux.		Col.-Britannique		640 65	
29 juin 1892	X. Letendre	½S ¼S-O 18	Tp. 8, r. 4 E	Emb. de Pembina	2·00	10 00	Décharge.
23 sept. 1892	do	¼N-O sec. 7	do	do	4·01	10 00	do
13 jan. 1893	Certificat Torrens	¼N-O et ½O ¼N-E 17	Tp. 8, r. 2 E (*re* E. Thompson)	Embr. de la Montagne de Pembina	6·69		

31 oct.	1892..	T. Carney et la corporation d'Emerson.	2, 3, 4, bloc 11 7, 9 do 31 1,2,3,4,5 do 45 1,2,3,4,5 do 54 1,2,3 do 59	Emerson. (Jugement de la cour de l'échiquier les déclare appartenir à Sa Majesté).	Embranchement de Pembina.		60 00	
10 avril	1893..	Certificat Torrens	58, 60	Ste-Agathe (J. Nolin et L. H. Peto)	do	5·20		
10 déc.	1887..	Banque des Marchands	¼NO et ½N du ¼SO 19	Tp 5, r. 4 E.	do	6·00	50 00	
1er oct.	1892..	Sa Majesté à la Cie du ch. de fer Canadien du Pacifique.	Permis spécial de droit de passage et terres.	Dans l'emplacement de ville, Fort-William, le terrain de Jos. Davidson et celui de Blackwood, dans le tp Neebing.	Section du lac Supérieur.			
4 do	1892..	do do	do	Entre Prince-Arthur's-Landing et Fort-William.	do			Ci-devant la propriété de la Cie de chem. de fer Prince-Arthur's-Landing et Kaministiquia.
30 sept.	1892..	do do	do	Dans le tp Paipoonge	do			
30 do	1892..	do do	do	do Neebing	do			
2 juin	1890..	Owens et McBain	¼SE 25	Tp 13, r. 1 E. (Jugement de la cour de l'échiquier le déclare appartenir à Sa Majesté.)			62 80	
				Canal Soulanges.		Acres.	$ cts.	
13 déc.	1891..	Ministère de l'intérieur	130	Paroisse Saint-Ignace	Soulanges	4·25 11·25		Transféré par A.C. au ministère des c. de f. et c.
8 janv.	1892..	Thos. Monro	Procuration de	signer tous titres de terres.				M. Bowell, ministre intér.
15 do	1892..	do	do	do				J. Haggart, ministre.
2 fév.	1892..	Joseph Aumais	Lot 237	Saint-Ignace du Coteau-du-Lac	Soulanges	1·13	1,200 00	
26 janv.	1892..	H. E. Watier, *et al*	Part. S. 144	do	do	4·18	770 00	
26 do	1892..	O. E. Watier	part. 147	do	do	6·03	1,075 00	
8 fév.	1892..	C. Pilon	148	do	do	6·80	1,200 00	
21 janv.	1892..	M. L. Adams (veuve)	240	do	do	18·82	2,250 00	
18 fév.	1892..	L'évêque de Montréal	238	do	do	3·44	3,500 00	
18 do	1892..	Synode, diocèse de Montréal	239	do	do	0·43	3,500 00	
21 avril	1892..	Mme G. Dauth	150	do	do	5·47	1,100 00	
20 mai	1892..	E. G. French	152, 153	do	do	10·92 3·63	3,075 00	
13 juin	1892..	H. E. Watier, veuve, *et al*	235	do	do	8·51 9·34 1·79	3,390 00	
18 do	1892..	P. Guérin	154, 155	do	do	6·73	1,950 00	
8, 21 juin	1892..	Sa Majesté à D. O'Brien et Fils	Bâtiments de	Gareau, Frères, pour $150	do			A eux vendus.
6 août	1892..	S. Filiatreault	Clôture et fossé	sur le lot 236, Saint-Ignace	do		200 00	
9 do	1892..	Mme G. Dauth	do	do 150 do	do		500 00	
6 do	1892..	G. H. Dumesnil (veuve)	do	do 144 do	do		260 00	
9 do	1892..	E. G. French	do	do 152 do	do		1,200 00	
17 déc.	1892..	R. T. Curry	do	do 241 do	do		200 00	
24 do	1892..	Jos. Aumais	do	do 241 do	do		30 00	
11 août	1892..	G. H. Dumesnil (veuve)	144	Saint-Ignace	do	36·33	2,925 00	

2° PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Propriétés achetés, etc.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lot.	District, etc.	Comté.			
			Canal Soulanges—Suite.		Acres.	$ cts.	
7 nov. 1892..	P. Birmingham, veuve *et al*..	151	Saint-Ignace	Soulanges	31·95	2,500 00	Décharge.
14 fév. 1893..	A. M. Giroux	157, 233	do	do	7·35 7·28	6,500 00	
24 do 1893..	P. Guérin	154, 155	do (dom'ages et démén.)	do		550 00	
7 avril 1893..	O. Tremblay	1 1	Saint-Joseph Saint-Ignace	do	14·57 11·30 10·61	4,550 00	
22 do 1893..	P. A. Q.V.S. de Beaujeu..	4, 5, 6, 9, 10, 11	do	do	5·47 5·31 5·23 5·39 7·04 6·34 5·67	7,500 00	
25 do 1893..	A. Charest	95, 106	do	do	5·26 14·63	3,750 00	
4 mai 1893..	P. A. Q. V. S. de Beaujeu..	13, 14	do	do	5·26 5·25	1,500 00	
15 do 1893..	S. Filiatreault	234	do	do	11·47	5,002 50	
4 juin 1893..	Gareau et Frère	156	do	do	11·65	7,250 00	
9 do 1893..	Mme T. Peltier (Wilson)...	16, 24	do	do	4·47 0·51	950 00	
19 do 1893..	T. Peltier, *et al* (tuteurs)....	15	do	do	5·29	950 00	
22 do 1893..	Néré Legros	139, 140	do	do	4·04 3·45	1,000 00	
5 juillet 1893..	P. C. T. de Montigny	446	Saint-Joseph	do	6·80	1,500 00	
18 do 1893..	H. Gauthier	21	Saint-Ignace	do	0·30	130 00	
11 août 1893..	H. Lalonde, veuve, *et al*....	127	do	do	0·81	650 00	
			Canal de la Vallée de la Trent.				
10 fév. 1893..	A. Calder	Dommage à la cave sur le lot 2, Crescent, Lakefield		Digue de Lakefield		55 00	Comme entrepreneur.
6 avril 1893..	C. Wynn	do aux digues, Young's Point, et Lakefield		do		3,800 00	

			Canaux de Williamsburg.				
29 juin 1891....	J. F. Farlinger, *et al*. . . .	A 1re c. Matil	da et 38 1re con. Williamsburg...	Rapide Plat.....	0·60	600 00	
29 do 1891....	do	4, 5, do	.....	do	3·75	5,200 00	
2 fév. 1893....	S. J. Casselman.....	33	1re con. Williamsburg	do	0·50	1,000 00	
2 do 1893 ...	W. J. Poupore.....	33	do do	do	0·177	2,200 00	
2 do 1893 . .	C. A. Snyder	Lot 6 du villag.	Bloc 99, Morrisburg.....	do	0·044	1,000 00	
2 do 1893....	Jas. Gillespie.....	do	do B do	do	0·24	100 00	
2 do 1893....	M. G. Snyder.....	do	do 99 do	do	0·24	900 00	
5 avril 1893....	H. G. Merkley.....	do	do B et pt. du bloc C, M'burg.	do	0·85	400 00	
22 mai 1893....	John Ward.....	½ O. de ½ O. 10	1re con. Edwardsburg.....	Galops.....	1·78	700 00	
22 do 1893 ..	M. Ward.....	½ E. c. ½ 11	do	do	0·46	300 00	
31 août 1892....	M. A. Darling *et al*.....	3, 4	Réserve des sauvages, Canborough	Dunnville, dom'ges	7·00	143 57	Décharge.
17 oct. 1892 ...	M. A. Smith	Lot.	Dunnville (propriété).....	do ..	0·50	300 00	do
22 do 1892. ..	Exécuteur M. Walker *et al*.	6	1er r. Moulton.....	do ..	.....	483 00	do
3 sept. 1892...	Corp. de Canboro *et al*.	Front de chemin de riv.	Lots 3, 4, 5, 6, 7, lopin Dockstader, Canboro'.....	do ..	.....	1,552 00	do (et l'hon. sir O. Mowat.
13 janv. 1893....	Mary Mackay....	8	Rue du Canal E, Dunnville.....	do ..	.....	75 00	do
25 fév. 1893...	H. C. Fitzgerald *et al*.....	14	6e c. Grantham (fossé en arrière).	do ..	17·00	239 00	do dommages.
9 mars 1893...	H. Vanderburgh	142	Thorold (parties).....	Terrain spécial....	3·36 / 0·16	229 35	Titre.
9 do 1893....	E. L. Rose *et al*.....	1	Rue Main, Petersburg (fossé en ar.)	Dunnville, dom'ges	.....	25 00	Décharge.
17 mai 1893....	L'hon. T. M. Daly.....	10	4e c., Cayuga N., fr. br	do ..	1·00	52 00	do et titre.
17 do 1893 .	do	9	do do	do ..	0.92	11 96	do do

3° CONTRATS au sujet de subventions en aide à la construction de

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lignes de chemins de fer à construire.	Actes du Canada accordant la subvention.	Montant de la subvention. Par mille.	Montant de la subvention. En tout pas plus de
1893.				$	$
9 mars ..	Ontario, Belmont et Nord.	Des mines de fer de Belmont à la jonction de l'Ontario-Central et du chemin de fer Canadien du Pacifique.	55-56 V. c. 5	3,200	32,000
1892.					
20 déc. ...	Lac-Erié et Rivière Détroit.	Du Creek du Cèdre à Ridgetown.....	55-56 V. c. 5	3,200	224,000
1893.					
18 sept. ..	Kingston, Napanee et Western.	De Harrowsmith à Sydenham.....	55-56 V. c. 5	3,200	9,600
1892.					
23 nov....	Cie de ch. de f., de h. et de fer, New-Glasg.	De la jonction d'Eureka, C. F. I., à Sunnybrae.	55-56 V. c. 5	3,200	40,000
3 juin. ..	Manitoba et Sud-Est	Subvention en terres—De Winnipeg à l'angle N.-O. du lac des Bois.	53 V. c. 4	6,400 acres	per mile.
1893.					
27 fév....	Cie de car. et de ch. de f. de jonc. Philipsb.	De Stanbridge à Philipsburg	55-56 V. c. 5	3,200	21,600
16 mai. ..	Colonisation d. Montfort.	De St-Sauveur à Montfort et à l'ouest	55-56 V. c. 5	3,200	67,200
17 juillet..	Lotbinière et Mégantic.	De Saint-Jean Deschaillons vers Glen Lloyd.	55-56 V. c. 5	3,200	48,000
19 août ..	Comtés-Unis	D'Iberville à Saint-Hyacinthe, etc....	56 V. c. 2	3,200	102,400
17 juin. ..	C. de f. et houillère de la Vall. du D. Rouge	Subv. en terre—Calgary au tp. 29, r. 23 O. du 4e méridien.	52 V. c. 4 54-55 V. c. 9 et 76	6,400 acres par mille, en tout 356,400 acr.	
Non signé	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta..	Subv. en terre—Elarg. la voie, 3′ au 4′ 8½″, Dunmore à Lethbridge ..	48-49 V. c. 60 52 V. c. 4 53 V. c. 3 55-56 V. c. 5	3,800 acres par mille.	

OTTAWA, 25 août 1893.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe, pieds par mille.	Rayon de courbe, au moins.	Largeur de déboisement de chaque côté.	Largeur de tranchée.	Remblais.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
N°	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pds	Lbs.		
10	130	716	33	16	14	56	1er août 1896..	
58	$52\frac{80}{100}$	1,430	50	20	15	56	1er déc. 1894..	
3	80	955	50	20	15	56	1er do 1893..	
$12\frac{1}{2}$	80	955	50	20	15	56	1er do 1894..	
98	53	1,433	50	20	14	56	1er sep. 1894..	
$6\frac{3}{4}$	40	955	50	20	15	56	1er mar. 1894..	
21	175	573	50	15	12	56	1er sept. 1895..	
15	53	2,865	50	20	15	56	1er août 1894..	
32	53	955 10° à Saint-Hyacinthe	50	20	15	56	1er do 1895	
55	66, et 88 à Knee Hill Creek.	1,348	50	20	14	56	1er nov. 1894..	
110	1′ p. c.	.....	Au haut..... des tranchés.....		14 20	56	31 déc. 1893..	

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE N° 22.

LISTE DES CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS PAR LE PARLEMENT.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le Gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

Par l'acte 45 Vic., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :—

1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callandar, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni n'excédant en tout..... $660,000

2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... 384,000

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmonton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... 240,000

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Écosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout 224,000

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du dit ministre; pourvu, toujours, que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55 (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :—

5. Une subvention à "La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou," pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans.. ..... $150,000

Par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 320,000

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $115,200

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

9. A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 256,000

10. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800

11. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,410

12. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

13. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

14. A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac-Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—110 milles—une subvention ne depassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 660,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onze lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qni seront approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu

du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vic., ch. 26 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

17. Des avances en faveur de la "Compagnie de Pont et de Prolongement du chemin de fer de Saint-Jean, pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de..... $500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

18. Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer de l'Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.

22. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le Gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 960,000

24. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

25. Au chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $272,000

26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

27. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

28. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

29. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)..... 128,000

30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 262,400

32. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 48,000

33. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité 200,000

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

37. Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 217,600

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

40. Pour une ligne du chemin de fer Central, à partir de la Tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000

41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $76,800

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité..... 140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 47 Vict., chap. 6 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884):—

44. Relativement à une convention faite avec la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée, *inter alia*, d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'Ile Vancouver, dont les limites sont fixées par l'Acte, et en ayant.....$750,000

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 59 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885):—

45. A la Compagnie de chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $166,400

* Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer, jusqu'au port de Québec.

46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... $118,400

47. A la Compagnie du chemin de fer Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité 72,000

48. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000

49. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

50. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 19,200

51. A la Compagnie du chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité 30,000

52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 92,000

53. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathbun jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 64,000

54. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer d'Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité 10,500

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 25,600

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

57. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de 70,000

58. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 320,000

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer du Lac-Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la sub-

vention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de..... $217,600

60. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vict. ch. 58 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

62. "Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmondton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cent piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le Gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces

fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le Gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise ; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

63. " Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifsx, *via* Sherbrooke, le lac Moose-Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

64. " Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à partir de la jonction de Saint-Martin près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le Gouverneur en conseil, savoir : une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention aussi autorisée par le dit acte pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)— une somme n'excédant pas en totalité le chiffre de un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada."

Le dit acte prescrit en outre :—

" S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le Gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition ; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'acte 49 Vict., ch. 10 (1886). (*Sanctionné le* 2 *juin* 1886) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $96,000

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll, *via* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $256,000

67. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquels des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 en totalité par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

69. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et la Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 118,400

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 179,200

71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 128,000

72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 57,600

73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 108,800

74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

75. Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 16,000

76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 38,400

77. Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accor-

dées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité..... $361,270

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute où à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

80. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

81. Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800

82. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de $3,200 par mille)..... 186,295

83. A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge au Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *via* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de..... 6,000

85. A la Compagnie du chemin de fer de Gananoque à Perth et la baie de James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la Rivière-Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglaston, jusqu'à un point

vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $19,200

92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

93. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de $1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,900

94. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée prr l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de 70,000

95. A la Compagnie du chemin de fer Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le Gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de... 15,000

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le Gouverneur en conseil pourra prescrire."

L'article 2 de cet acte confère au Gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue."

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 42 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887):—

96. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour douze milles de son chemin, à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... .... $38,400

97. A la Compagnie du chemin Vaudreuil et Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $96,000

98. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 16,000

99. A la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, pour trente milles de son chemin, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

100. A la Compagnie du chemin de fer Joggins, pour un mille et un quart de son chemin, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 4,000

101. A la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 6,400

102. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

103. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin, depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

104. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour dix-huit milles de son chemin, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 57,600

105. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

106. A la Compagnie du chemin de fer Massawippi, pour dix milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

107. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 12,800

108. A la Compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 22,400

109. A la Compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $54,400

110. A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de..... 20,000

111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 76,800

112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin à partir de Port-Oshawa et allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 22,400

113. A la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean, pour trente milles de son chemin, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin depuis Arthabaska à la station Saint-François jusqu'au chemin de fer Arthabaska à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

115. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour six milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. . 19,200

116. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour sept milles de son chemin, à partir du Petit-Caraquette jusqu'à Shippigan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 32,000

117. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin, depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de..... 217,600

118. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

119. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge," "La Cave," "Les Erables" et "La Montagne," et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionnés aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Sault proprement dit jus-

qu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de $12,400

120. A la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

121. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 17,600

122. A la Compagnie de Colonisation et de chemin de fer du lac Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 33,600

123. A la Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 6,400

124. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

125. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de 64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac-Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 28,800

127. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

128. A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 41,600

129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

130. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de 89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000

132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder..... 180,000

133. A la Compagnie du chemin de fer du Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin (au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention n'excédant pas..... $118,000

Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de partie des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins et qu'il jugera les plus utiles et les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

"L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnable et un tarif de péage uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

"Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie de chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes."

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888). (*Sanctionné le* 22 *mai* 1888):—

134. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 43e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 70,400 00

135. A la Compagnie de chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas 13,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $147,200 00

136. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 9,600 00

137. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria; chapitre 24, une subvention de..... 32,000 00

138. A la Compagnie de chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de $31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $9,600; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit compléte dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité 41,100 00

139. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 83¾ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 48e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 271,200 00

140. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000 00

141. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de..... 100,000 00

142. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière Moo-e, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas $2,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de 288,000 00

143. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... $83,612 54

144. A la Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 44,252 82

145. A la Compagnie du chemin de fer Kent-Nord, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 58,334 27

146. A la Compagnie de Coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 4,335 00

147. A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 11,964 55

148. A la Compagnie du chemin de fer Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 14,665 45

149. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après

qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... $24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétés das un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront être aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil ; et toutes ces subventions, respectivement payables en argent, seront payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889.) (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

150. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... $172,400 00

151. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 320,000 00

152. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 38,400 00

153. A la Compagnie du chemin fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 128,000 00

154. Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, où à quelque point à l'est de de cette ville dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 22,400 00

155. Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépossant pas en totalité..... 156,800 00

156. Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 128,000 00

157. A la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité..... 31,771 43

158. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49e Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité $244,500 00

159. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité 145,000 00

160. A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 49e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité 35,000 00

161. Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer des Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 16,000 00

162. A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Saint-Clair, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Saint-Clair, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité 375,000 00

163. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin Jonction de Pontiac du Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 19,200 00

164. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap-Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.... 96,000 00

165. A la Compagnie du Pont de Frédéricton et St-Mary, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité. 30,000 00

166. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 32,000 00

167. Pour un chemin de fer depuis un point près de Sycamous, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point sur le lac Okanagan, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 163,200 00

168. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Cornwallis, pour un mille de son chemin depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50–51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 3,200 00

169. A la Compagnie de chemin de fer et de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique,

vers le Long-Sault, ou depuis le Long-Sault vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.... $ 48,000 00

170. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 48,000 00

171. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 64,000 00

172. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 158,000 00

173. Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité 16,000 00

174. A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 64,000 00

175. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Bell, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 14,400 00

176. A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

177. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

178. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 48,000 00

179. A la Compagnie du chemin de fer Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Québec-Central à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 48,000 00

180. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayer's-Flat jusqu'à

Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.. ..... $48,000 00

181. A la Compagnie de chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

182. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Isles, pour 4 milles de son chmin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.. ..... 54,400 00

183. Pour un chemin de fer partant du Cap Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 64,000 00

184. A la Compagnie du chemin de fer Amherstburgh, Lake-Shore et Blenheim, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... ..... 64,000 00

La partie de la subvention de $3,200 par mille qui, aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour les trente milles de son chemin compris entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionnée, formant six mille quatre cent piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée ; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition : que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable, ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux, comme grrantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées, à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seron payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel

sous la rivière Saint-Clair, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

185. " Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan-Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le Gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point ; et la balance de trente mille piastres sera payée anuuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée ; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan-Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert."

Par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890.) (*Sanctionné le* 16 *mai* 1860) :—

186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa, pour 30 milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	$ 96,000
187. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...	32,200
188. A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	600
189. Pour un chemin de fer de Woodstock, *via* London, à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, *via* London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...	256,000

190. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $44,800

191. Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 166,400

192. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, *via* Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

193. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité..... 83,000

194. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de son chemin depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

195. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 16,000

196. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le Gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

197. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

198. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 115,000

199. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

200. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

201. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de son chemin de Cobourg au chemin de fer Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

202. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Miltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,200

203. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de son chemin depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nou-

veau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 19,000

204. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, *via* Oromocto et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

205. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 14,400

206. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité 361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge.....	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur.....	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle	6
De Sainte-Adèle au Lac-à-la-Fourche	6
Du Lac-à-la-Fourche à Sainte-Agathe.....	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin	14
De Saint-Faustin à Saint-Jovite.....	7½
De Saint-Jovite au Lac-du-Sommet.....	8
Du Lac-du-Sommet à la Chute-aux-Iroquois	7
De la Chute-aux-Iroquois vers le Désert.....	

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise à être établie comme susdit.

207. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $240,000

208. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 50,000

209. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour un chemin de fer depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... 3,840

210. Pour compléter le chemin de fer Montréal et Sorel, depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel..... 40,000

211. À la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 24,000

212. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte

par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..... $ 10,200

213. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas 37,500

214. A la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

215. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... .... $48,000

216. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Sault, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

217. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Matawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

218. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 18 milles de son chemin depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 57,600

219. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière à l'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de..... 288,000

220. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité $30,000; aussi, pour 12 milles de son chemin, depuis Lorette *via* Charlesbourg, jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $38,400..... 68,400

221. Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

222. A la Compagnie du chemin de fer Colombie et Kootenay, pour 35 milles de son chemin depuis la décharge du lac Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près

que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 112,000

223. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 80,000

224. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

225. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée du Lac-Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

226. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmonton, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

227. Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50–51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, depuis Perth-Centre vers Plaister Rock Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 35,200

288. A la Compagnie du chemin de fer Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 99,200

229. Pour un chemin de fer depuis Lachine-Bank, sur la ligne du Grand-Tronc, depuis un point à ou près la Rivière-des-Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer, sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer Erié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1er de juillet prochain; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil et sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respecti-

vement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer Inverness et Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé : *An Act to enable the county of Inverness to borrow money :* excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer Lac-Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux ; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vict., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton de construire la partie de son chemin qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan-Nord, près d'Edmonton, le Gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan-Nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points ; toutefois, le Gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

Par l'acte 54-55 Vict., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

231. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité..... $28,100

232. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de $30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas..... 5,250 00

233. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa allant vers Raglan, au lieu de la subvention pour un pareil montant accordé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... $ 22,400 00

234. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité..... 92,784 00

235. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabasca, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totalité..... 79,700 00

236. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 158,400 00

237. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de son chemin à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité. 46,040 00

238. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $6,400 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 89,600 00

239. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas $179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas $12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de $6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de..... 179,200 00

Pourvu que lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin de fer, une subvention semi-annuelle puisse être payée en proportion de la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle des 56 milles entiers ; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des Finances et Receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant vingt ans, une annuité semestrielle calculée sur la base de trois et demi pour cent du montant ainsi déposé ; pourvu, en outre, que le Gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de transporter cette subvention et cette annuité à des fidéicommissaires par voie de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la Compagnie au sujet de son entreprise.

240. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Wesport et Sault-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention

pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... $64,000 00

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit :—

Sections.	Longueur en milles.
De ou près de Newboro' à Westport	4
De Westport en allant vers Palmer's-Rapids	16

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité des plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit:—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

3. Dans le mois qui suivra le commencement de chaque session du parlement, tant que quelqu'une de ces sommes sera payée, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces deniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivement, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gouvernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions est par le présent autorisé.

4. L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte 55-56 Vict., ch. 5 (1892). (*Sanctionné le 9 juillet* 1892) :—

241. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 58 milles de sa voie à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit par

l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg Lake-Shore et Blenheim, par l'acte 52 Victoria. chapitre 3 ... . $224,000

242. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 55 milles de sa voie depuis Barry's-Bay en allant vers le chemin de fer Jonction du Pacifique-Nord, une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barrry's-Bay, et ne dépassant pas $3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant pas en totalité..... 264,000

243. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de la Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la tête du lac Laflèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 80,000

244. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, jusqu'à l'île Plaister-Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

245. A la Compagnie du chemin de fer de colonisatisn de Montfort, pour 21 milles de sa voie depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 67,000

246. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Ontario-Central, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 32,000

247. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50–51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de..... 15,100

248. A la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton, pour 32 milles de sa voie depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas $3,200 par mille, accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50–51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité. 35,480

249. A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 19 milles de sa voie depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne depassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 60,800

250. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, jusqu'à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

251. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, au lieu de la subvention de $50,000 accordée à la dite compagnie de chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité..... 80,000

252. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Spence's-Bridge en allant vers le lac Nicola.... 80,000

253. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie depuis un point à ou près Saint-Jean-Deschaillons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... $48,000

254. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Springside, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 80,000

255. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Philipsburg, pour $6\frac{75}{100}$ milles de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 21,600

256. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie depuis un point à ou près Harrowsmith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 9,600

257. Pour un chemin de fer depuis Cap-Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. . 64,000

258. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800

259. A la Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

260. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

261. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

262. Pour un chemin de fer devant compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, dans le comté du Cap-Breton, pour 28 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

263. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de sa voie depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

264. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser $179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de $3\frac{1}{2}$ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant

être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas 21 ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de..... $179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des Finances et Receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé; pourvu, de plus, que le Gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subventions et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

265. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions, n'excédant pas $108,000, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de $108,000; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des Finances et Receveur général une somme n'excédant pas $400,000, en considération de laquelle il sera payé par le gouvernement à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé, ou une garantie de pareille somme, comme intérêt sur les obligations de la compagnie; pourvu, de plus, que le Gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subvention et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour le principal ou l'intérêt de toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise; et la subvention en dernier lieu ci-dessus mentionnée à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin des six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer, et chaque versement subséquent à la fin des six mois suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de cette subvention que la somme, n'excédant pas $400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des Finances avant le 1er janvier 1893.

266. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $64,000

267. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité..... 96,800

268. A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sunnybrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $40,000

269. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de le raccorder avec le chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, le chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité..... 44,000

Dont $14,000 payables lors de l'achèvement du prolongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de $30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.

270. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $96,000

271. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

272. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas $3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité... 240,000

273. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, payable par versements réglés par la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

274. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 48,000

275. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

276. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie, depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $96,000

277. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

278. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie, depuis Mattawa jusqu'au Long-Sault, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 112,000

279. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 12 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité 21,600

280. Au chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie, depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

281. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de sa voie, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'État du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

282. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie, depuis le Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas $15,000—et n'excédant pas en totalité..... 63,000

283. A la Compagnie du chemin de fer Goderich et Wingham, pour 31 milles de sa voie, de Goderich à Wingham, *via* Port-Albert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 99,200

284. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, depuis Saint-Félix-de-Valois jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

285. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge et Baysville, pour 15 milles de sa voie, depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

286. A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie-de-James, pour 25 milles de sa voie, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie de James, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

287. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $160,000

288. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour $53\frac{87}{100}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 172,400

289. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, en allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 22 milles de sa voie, entre Saint-Eustache et le Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

290. Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

291. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 114,125

292. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour $4\frac{6}{10}$ milles de sa voie, depuis le quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, surplus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les dits points, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 14,720

293. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour $5\frac{42}{100}$ milles de sa voie, depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, $12\frac{58}{100}$ milles, forment le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie,—et pour $2\frac{40}{100}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 25,024

"2. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le 1er jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu

consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

"3. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

294. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, le Gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

295. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, le Gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le Gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à $12,800, sur les quatres milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval."

Par l'acte 56 Vict., ch. 2 (1893.) (*Sanctionné le 1er avril* 1893):

296. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de sa voie, jusqu'à l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, en allant à la station de la jonction de la Chaudière, sur l'Intercolonial, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $64,000

297. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie, depuis un point à ou près de la ville d'Iberville jusqu'à Saint-Hyacinthe, et de là vers Sorel, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

298. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie divisés en deux sections: la première, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au village de Marmora; la seconde, depuis le village de Marmora jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

299. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour 20 milles de sa voie, depuis Coehill ou Gilmore, ou quelque point entre Coehill et Gilmore, jusqu'à Bancroft, *via* L'Amable, ou aussi près de là que possible, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $64,000

300. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie, depuis le lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 81,040

301. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour 50 milles de sa voie, depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté de Hastings, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et accordée de nouveau par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité 145,000

302. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour 30 milles de sa voie, depuis Sainte-Martine jusqu'à Saint-Anicet, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité 3,500

303. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de sa voie, depuis la ville de Saint-Stephen jusqu'à la ville de Milltown, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,200

304. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de sa voie, depuis la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente ou son voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 30,400

305. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 62 milles de sa voie, depuis la gare de Hull en allant vers le Désert, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité... 89,248

306. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de sa voie, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

307. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (ou à la personne, aux personnes ou à la compagnie qui, de l'avis du ministre ou du ministre suppléant de la Justice, y auront droit), pour 80 milles de sa voie, depuis Lunenburg, sur la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point dans le district de New-Germany, avec un tronçon de ¾ de mille environ jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater, et depuis un point à 33½ milles de Lunenberg et allant jusqu'à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, sur les subventions impayées accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une somme n'excédant pas en totalité..... 4,500

308. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 18 milles de sa voie, depuis un point à ou près de New-Glasgow, ou Saint-Lin, jusqu'à Montcalm ou dans le voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 54-55 Victoria, chapitre 8, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

309. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de sa voie, depuis Montcalm ou le voisinage jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $48,000

310. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie étroite (3 pieds), depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort, et allant vers l'ouest, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 67,200

311. A la Compagnie du chemin de fer de Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Maskinongé ou Louiseville, et allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, et pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord des 15 milles susmentionnés, en allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

312. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de sa voie, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'Acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 97,600

313. A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter sa voie, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention de 20,000

314. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer et de ses embranchements, comme il suit: depuis Port-Oshawa jusqu'à un point à ou près l'emplacement du moulin d'Emondson, près de la rue Mill, dans la ville d'Oshawa—(cette partie étant connue sous le nom de section "du lac" du dit chemin de fer; de là vers un point à ou près l'hôtel de ville, dans la ville d'Oshawa, et de là à la gare d'Oshawa de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (cette partie étant connue sous le nom de section "de la ville" ou section "Nord" du dit chemin de fer), au lieu de la subvention accordée par l'acte 54–55 Victoria, chapitre 8, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

2. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil.

3. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera donné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes

ainsi subventionnées, des droits de circulation et des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le Gouverneur en conseil prescrira.

4. Toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté comme il suit:—

(*a*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Belmont et Ottawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la première section, un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des dix milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la seconde section;

(*b*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Oshawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la section "de la ville" ou "Nord", un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des sept milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la section "du lac" du dit chemin de fer.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 25, art. 7, (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884):

1. "Le Gouverneur en conseil est par le présent autorisé pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les Territoires du Nord-Ouest."

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60, (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885:—

2. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.
3. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.
4. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.
5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les conces-

sionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.

Par l'acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné* le 2 *juin* 1886) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près de Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.

7. A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou de tel point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.

8. A la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arbitrage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

L'article 5 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu'à Battleford subventionnée par le dit acte.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887) :—

9. La subvention accordée par l'acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

10. A la Compagnie du chemin de fer Alberta et Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot-Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

11. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer

déjà complétée, à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

12. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles ; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

" Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés du conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 52 Vict., ch. 8 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

13. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire ; et aussi, à la dite Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

14. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée-du-Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

15. A la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan-Nord à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles ; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.

16. A la Compagnie de chemin de fer et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Le Gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article.

Par l'acte 53 Vict., ch. 8 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

17. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro' et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se rendant vers le sud-ouest.

18. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles ; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine, distance d'environ vingt-cinq milles, ce qui porte la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.

19. A la Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

20. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Seul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près le lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.

21. A la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan-Nord, distance d'environ

cent quatre-vingt-dix milles; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les Etats-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.

22. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corbeau, distance d'environ cent milles.

23. A la Compagnie de chemin et de canal du Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipégosis, à ou près Portage-des-Prés, distance d'environ cent vingt-cinq milles.

24. A la Compagnie du chemin de fer Sud-Est du Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il pourra en être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le* 26 *mars* 1890) :—

25. L'acte 52 Vic., ch. 4, autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de Chemin de fer et de Houille d'Alberta.

Par l'acte 54-55 Vict., ch. 9 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

26. Au lieu de la subvention en terres autorisée par l'acte de la cinquante-deuxième Victoria, chapitre quatre, en faveur de la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée-du-Daim, et sauf les conditions mentionnées au dit acte, le Gouverneur en conseil pourra concéder à la dite compagnie des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie situé entre la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, dans les Territoires du Nord-Ouest, et un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 10 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

27. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, en sus de la subvention, pour cent cinquante milles de voie ferrée, autorisée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre soixante, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par mille pour la balance des deux cent douze milles de voie ferrée qui ont été construits et sont en exploitation, c'est-à-dire pour une distance de soixante-douze milles.

28. Aussi, à la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer d'embranchement de la compagnie s'étendant de Carmen à Barnsley, distance d'environ six milles et un quart;

29. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en sus de la subvention autorisée par l'acte de la cinquante-troisième Victoria, chapitre quatre, pour l'embranchement de la compagnie qui se dirige vers le sud-ouest et l'ouest à partir d'un point à ou près Brandon, sur un parcours de cent milles, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du prolongement vers l'ouest du dit embranchement à partir de la limite ouest des dits cent milles, jusqu'à un point à ou près la Roche-Percée, située dans le township un, rang six, à l'ouest du second méridien, distance d'environ soixante milles.

" Les dits octrois et chacun d'eux seront faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

ANNEXE N° 23.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA SAISON DE NAVIGATION, 1892.

REVENU.

Le revenu total, à l'exclusion du prix de location des chutes d'eau pendant deux ans, se décompose comme suit :—

Pour 1891	$350,351 97
1892	358,711 04

En comparant la statistique de 1891 avec celle de 1892, on verra que le revenu brut a augmenté de $8,359.07.

Voici quelles sont les augmentations et les diminutions : –

	Augment.	Dimin.
Sur le canal Welland		$ 3,925 38
" les canaux du Saint-Laurent	$ 7,471 32	
" les canaux de Chambly	1,445 97	
" les canaux de la Rideau		646 75
" les canaux de l'Ottawa	2,626 29	
" le canal Saint-Pierre	1,374 10	
" les canaux de la vallée de la Trent	98 28	
" le canal Murray		84 76
Total	$13,015 96	$4,656 89
Augmentation totale	$ 8,359 07	

Ces chiffres se trouvent quelque peu modifiés par les remboursements effectués en vertu des arrêtés du conseil dont il est fait mention plus bas.

Il y a eu remboursement, sur les canaux Welland et du Saint-Laurent, pour péage sur grain, en 1891, au montant de $49,834.98, et, en 1892, au montant de $40,030.83, en y comprenant la somme de $1,279.62, remise de péages perçus sur le canal Welland, pour du blé moulu et la farine exportée hors du pays, ce qui fait une augmentation réelle du revenu pour 1892, de $18,163.22.

En vue de faire droit à la requête des commissionnaires et expéditeurs de Montréal, qui demandaient que la réduction fut continuée pour les péages sur certains produits agricoles, Son Excellence le Gouverneur général a autorisé, le 4 avril 1892, une remise des péages sur canaux à être effectuée comme suit :—

Qu'il soit fait remise d'une partie des péages sur canaux perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin transportés par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à Montréal, ou tout port à l'est de Montréal, dans tous les cas où ces produits ainsi transportés sont pour l'exportation, et dans ces cas-là seulement.

Que cette remise soit faite de façon à réduire les péages au taux de 2 cents par tonne des dits produits ou de l'un quelconque de ces produits, le remboursement devant s'effectuer aux conditions suivantes :

Que les produits plus haut mentionnés sur lesquels on peut demander une remise de péage justifieront d'avoir été d'abord dirigés sur Montréal ou sur quelque port situé à l'est de Montréal et d'avoir été transportés à Montréal ou à quelque port à l'est de cette dernière ville et vraiment envoyés hors du pays ;

Qu'on ne perdra pas son droit à cette remise pour cause de transbordement, pourvu que le port où il s'opère soit situé dans les limites du Canada ; allégées à

Que le droit à telle remise s'étendra à toutes les parties de cargaisons allégées à Port-Colborne et réexpédiées à Port-Dalhousie, ainsi qu'aux expéditions des produits ci-haut mentionnés faites de tout port canadien du lac Ontario ;

Que le paiement des sommes à rembourser soit effectué, en temps opportun, à fur et mesure que les cargaisons de ces produits sont expédiées pour être exportées de Montréal ou de quelque port à l'est de cette ville ;

Que cet arrêté ministériel reste en vigueur pour la présente année 1892 seulement.

Par arrêté ministériel cette remise a été rendue, le 15 juillet 1892, applicable aux produits plus haut nommés lorsqu'ils sont expédiés de l'un quelconque des ports du lac Ontario.

Il y a eu 195,224 tonnes de grain transportées par le canal Welland et transbordées à des ports canadiens pour être expédiées à Montréal et envoyées hors du pays, durant la saison de 1892, sur quoi il a été fait une remise de 18 cents par tonne, sur le canal Welland, jusqu'à concurrence de $35,140.32.

QUANTITÉ DE GRAIN PASSÉE PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé passée par le canal Welland, et partie de ports situés à l'ouest de Port-Colborne, durant une période de onze années, se décompose comme suit :—

	Quantité expédiée à Montréal.	Quantité sur laquelle on a payé plein péage.	
		A des ports d'Ontario.	Quantité des ports des Etats-Unis à des ports des E.-U.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1882	180,694	.....	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,551
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19,075	213,766
1890	228,513	16,899	245,932
1891	*295,509	6,805	202,710
1892	†261,954	8,942	201,540

* Sur cette quantité 17,817 tonnes de maïs et de blé ont été transbordées à Ogdensburg.
† Sur cette quantité 4,341 tonnes de blé ont été transbordées à Ogdensburg.

Il a été alloué une remise de 10 pour 100 sur le grain expédié par les canaux Welland et du Saint-Laurent à Montréal, pendant l'année 1884 et jusqu'à juin 1885, et de 18 centins par tonne depuis le 1er juillet 1885 jusqu'en décembre 1891, puis de 18 centins par tonne sur la quantité expédiée à Montréal, et exportée du pays au cours de la saison de 1892.

Pendant les dix dernières années la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, passée par les canaux Welland et du Saint-Laurent, et envoyée à Montréal, a été portée de 186,814 tonnes à 261,954 tonnes. La quantité passée par le canal Welland et provenant des ports des Etats-Unis a été portée de 121,876 à 201,540 tonnes.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien, durant une période de 11 années, se décompose comme suit :—

	Tonneaux.
Pour 1882	75,026
1883	98,672
1884	142,231
1885	160,821
1886	165,613
	Tonneaux.
Pour 1887	191,760
1888	113,794
1889	94,943
1890	119,208
1891	184,410
1892	291,680

La quantité des mêmes produits passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent et destinée à Montréal, pour la même période, a été :—

	Tonneaux.
Pour 1882	230,055
1883	263,368
1884	174,496
1885	134,824
1886	272,133
1887	237,881
1888	166,191
1889	275,414
1890	242,571
1891	320,434
1892	302,899

Les expéditions comparatives du grain faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée et voie navigable à travers l'Etat de New-York, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAIN ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR LES VOIES CONCURRENTES.

La quantité de grain et pois passée sur l'entier parcours des canaux du Saint Laurent en destination de Montréal, se décompose ainsi :—

	Tonneaux.
Pour 1891	320,434
1892	302,899
Accusant une diminution de	17,535

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par les voies ferrées le Grand-Tronc et le Pacifique canadien, figure au tableau suivant :—

	Tonneaux.
Pour 1891	184,410
1892	291,680
Soit une augmentation de	107,270

La quantité de grain arrivée à un port de marée par les canaux de New-York se décompose comme suit :—

	Tonneaux.
Pour 1891	1,055,278
1892	899,313
Soit une augmentation de	155,965

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les chemins de fer de New-York se décompose comme suit :—

	Tonneaux.
Pour 1891	2,356,660
1892	4,515,041
Soit une augmentation de	2,158,381

Les augmentations et diminutions pour 1892, comparées à celles de 1891 sur les différentes routes qui se font concurrence pour le commerce de transport aux ports océaniques, se décomposent comme suit :—

—	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Pour 100.	Pour 100.
Sur les canaux du Saint-Laurent	.....	17,535	.....	5·48
do ch. de f. canadien du Pacifique et Grand-Tronc	107,270	.....	58·16	.....
do canaux de New-York	.....	155,965	.....	14·78
do chemins de fer de New-York	2,158,381	.....	91·58	.....

En référant à l'annexe U, on constatera que la quantité de fret transportée des ports situés à l'ouest de Port-Colborne aux ports des Etats-Unis, sur la rive sud du lac Ontario, a été portée de 175,455 tonnes en 1883, à 330,403 en 1892; et la quantité aux ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall, a baissé de 184,502 tonnes en 1883, à 69,886 tonnes en 1892. La quantité descendue à Montréal accuse une augmentation allant de 205,394 tonnes en 1883, à 267,485 tonnes en 1892.

TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des vaisseaux canadiens et américains à destination de Kingston a été, pour sept ans, comme suit:

Dans les navires canadiens il y a eu en

			Tonneaux.
1886, 244	cargaisons,	quantité d'ensemble	143,330
1887, 284	do	do	178,233
1888, 182	do	do	143,025
1889, 208	do	do	165,117
1890, 203	do	do	184,275
1891, 209	do	do	190,664
1892, 158	do	do	159,018

Dans les navires américains il y a eu en

			Tonneaux.
1886, 97	cargaisons,	quantité d'ensemble	62,222
1887, 19	do	do	12,477
1888, 60	do	do	43.667
1889, 114	do	do	108,358
1890, 35	do	do	35,560
1891, 77	do	do	90,153
1892, 89	do	do	109,812

Deux navires canadiens ont porté leurs cargaisons de 924 tonnes de grain à Montréal intactes, en 1892, contre trois, en 1891, avec 1,441 tonnes, et trois en 1890 avec 1,281 tonnes.

Vingt-cinq navires canadiens ont rompu charge à Kingston en 1892, en regard de 44 en 1891, et 63 en 1890.

Deux cent vingt ont déchargé toutes leurs cargaisons à Kingston en 1892, à mettre en regard de 293 en 1891, et 172 en 1890.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1892 et dans les trois années précédentes est donnée ci-dessous. Le nombre entier des vaisseaux chargés de grain qui ont allégé à ce port en 1892, a été de 74, contre 81 l'année précédente:

Variété.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	37,222	4,310	16,665	68,736
Maïs	254,690	773,687	482,802	576,289
Seigle	Nil.	Nil.	1,330	2,467
Avoine	8,218	44,294	130,276	102,529

Voici la quantité déchargée en ce port de navires non entrés dans le canal :

Variété.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	8,608	Nil.	16,628	Nil.
Maïs	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Seigle	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Avoine	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.

La masse totale du fret transporté sur le canal Welland pendant la saison de 1892, a été de 955,554 tonnes; sur cette quantité, une proportion de 929,946 tonnes était d'entier parcours, et 25,608 tonnes étaient du fret local.

CANAL WELLAND.

Fret à destination de l'est ou de l'ouest.

Il y a eu 685,348 tonnes de fret allant à l'est et 270,206 allant à l'ouest.

La quantité totale de fret transportée sur l'entier parcours du canal Welland pendant la saison de 1892 a été de 929,946 tonnes.

Sur cette quantité 263,680 tonnes étaient à destination de l'ouest et 666,266 à destination de l'est.

Sur le fret d'entier parcours à destination de l'est les navires canadiens ont transporté 22,267 tonnes, et ceux des Etats Unis 241,413 tonnes.

Sur la quantité totale de fret d'entier parcours les navires canadiens ont transporté 268,006 tonnes, et les navires des Etats-Unis 661,940 tonnes.

La quantité totale de fret transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de 1892 a été de 966,755 tonnes. Sur cette quantité 518,273 tonnes étaient du fret d'entier parcours et 448,482 tonnes du fret local.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Fret à destination de l'est ou de l'ouest.

Sur la quantité totale de fret transportée sur les canaux durant 1892 il y en a eu 720,580 tonnes qui étaient à destination de l'est et 246,175 tonnes à destination de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours a été de 518,273 tonnes; sur cette quantité 486,314 tonnes étaient à destination de l'est et 31,959 à celle de l'ouest.

Sur la quantité totale de fret local, 234,266 étaient à destination de l'est et 214,216 à celle de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret destinée à l'est et à l'ouest, passant sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, du lac Erié à Montréal, dans le cours de douze années, se décompose ainsi:

	A l'est, à Montréal. Tonnes.	A l'ouest, de Montréal. Tonnes.
1881	169,213	37,190
1882	108,835	24,488
1883	205,394	27,488
1884	168,715	9,425
1885	132,968	16,115
1886	244,514	16,801
1887	213,834	14,075
1888	183,899	19,310
1889	298,197	25,370
1890	231,746	31,951
1891	309,593	14,060
1892	263,144	9,452

FRET DES PORTS DES ÉTATS-UNIS AUX PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret à destination de l'est et de l'ouest, sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, pendant une période de douze années, se décompose comme suit:

	A l'est. Tonnes.	A l'ouest. Tonnes.		Total.
1881	96,266	97,907	—	194,173
1882	110,286	172,520	—	282,806
1883	174,912	257,699	—	432,611
1884	163,998	243,081	—	407,079
1885	168,212	216,297	—	384,509
1886	244,916	239,562	—	484,478
1887	189,427	151,074	—	340,501
1888	221,062	213,689	—	434,751
1889	297,353	266,231	—	563,584
1890	318,259	215,698	—	533,957
1891	306,257	247,543	—	553,800
1892	300,733	240,332	—	541,065

La quantité totale de fret transporté sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une diminution de 12,735 tonnes telle que comparée à l'année précédente, et une augmentation de 346,892 tonnes telle que comparée avec 1881.

COMPARAISON STATISTIQUE DE DIVERSES ROUTES DES ÉTATS-UNIS.

Les comparaisons statistiques données jusqu'ici touchant les quantités des articles principaux transportés sur le canal Welland et ceux qui sont passés sur les routes des Etats-Unis, en concurrence avec ce canal, ont été continuées jusqu'à ce jour.

En référant à l'état H pour voir la quantité d'aliments végétaux transportée aux ports de marée, on verra que la quantité transportée par les canaux de New-York a été de 937,999 tonnes en 1892, à mettre en regard de 1,092,355 en 1891, et 1,167,901 en 1890.

Les quantités d'aliments végétaux transportés sur les voies ferrées *New-York Central, Erie and New-York* et *West-Shore and Buffalo* étant:

	Tonnes.		Tonnes.
En 1892	5,913,013	Bn 1885	4,105,594
1891	3,565,381	1884	3,639,805
1890	4,336,199	1883	4,422,461
1889	3,654,984	1882	3,888,557
1888 *	3,197,634	1880	4,732,385
1887	3,847,766	1869	1,087,809
1886	3,802,262		

* Farine et grain seulement.

Les chiffres qui suivent sont un résumé des quantités d'aliments végétaux transportés aux ports de marée par les canaux et les chemins de fer de l'Etat de New-York, durant vingt-deux ans:

——	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Proportions par Canaux.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
1869	1,302,613	1,087,809	2,390 342	·545
1870	1,295,010	1,766,457	3,061,467	·423
1871	1,850,198	2,205,589	4,055,787	·456
1872	1,674,320	1,870,614	3,544,934	·472
1873	1,745,171	2,036,992	3,782,163	·461
1874	1,767,598	2,791,517	4,559,115	·387
1875	1,305,550	2,343,241	3,648,791	·357
1876	1,064,293	2,875,803	3,940,096	·270
1877	1,498,984	2,493,683	3,992,667	·375
1878	1,912,734	3,695,764	5,608,498	·341
1879	1,833,399	4,353,617	6,187,016	·296
1880	2,371,090	4,732,385	7,103,475	·333
1881	1,116,561	4,983,722	6,100,283	·183
1882	1,118,776	3,885,557	5,004,333	·223
1883	1,379,000	4,422,461	5,801,461	·237
1884	1,236,986	3,639,805	4,876,791	·253
1885	1,063,310	4,105,594	5,168,904	·205
1886	1,489,886	3,802,262	5,292,148	·281
1887	1,539,403	3,847,766	5,387,169	·285
1888	1,166,958	3,197,734	4,364,692	·267
1889	1,296,896	3,654,984	4,951,880	·262
1890	1,167,901	4,336,199	5,504,100	·212
1891	1,092,355	3,565,381	4,657,736	·234
1892	937,999	5,913,013	6,851,012	·137

La quantité totale de fret transporté sur les différentes divisions des canaux, pendant la saison de 1892, se décompose comme suit:

——	Bétail.	Produits forestiers.	Manufactures.	Marchandise	Produits agricoles.	Total.
Welland	92	140,175	15,182	271,536	528,569	955,554
Saint-Laurent	913	112,523	51,052	337,595	464,672	966,755
Chambly	255	162,216	3,833	96,370	8,092	270,766
Ottawa	1,070	628,449	320	8,010	9,162	647,011
Rideau	33	73,443	2,916	16,154	3,820	96,366
Saint-Pierre	.....	4,572	.....	41,684	12,786	59,042
Murray	52	6,203	660	3,057	3,757	13,729
Vallée de la Trent	.....	22,317	26	170	.....	22,513

La quantité totale de fret transporté sur le canal Welland a été de 955,554 tonnes, dont 528,569 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent la quantité totale de fret transporté a été de 966,755 tonnes, dont 464,672 tonnes se composaient de produits de l'agriculture et 337,595 étaient des marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa la quantité de fret tranporté a été de 647,011 tonnes, sur laquelle quantité 628,449 tonnes étaient des produits forestiers.

La quantité totale de fret transporté sur tous les canaux, pour la saison de 1892, a été de 3,031.736 tonnes

DE NORVÈGE À CHICAGO.

Durant le mois de mai, le steamer *Wergerland*, de Bergen, Norvège, a remonté les canaux du Saint-Laurent et de Welland, avec une cargaison de poisson venant de la Norvège pour Chicago, et il est revenu le 6 juin avec une cargaison composée de 176 tonneaux de farine, 294 tonneaux de blé et 29 tonneaux de viande.

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX, *via* L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports faits par les chemins de fer aux autorités administratives de l'État de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature de l'État, je constate que du tonnage total de fret transporté par les canaux et les chemins de fer, les canaux de l'Etat ont transporté :—

	Pour cent.		Pour cent.
En 1859	68·9	En 1881	18·5
1869	47·0	1882	19·0
1870	38·9	1883	18·7
1871	38·9	1884	19·0
1872	40·1	1885	17·1
1873	34·9	1886	16·9
1874	31·7	1887	16·3
1875	28·4	1888	18·8
1876	24·6	1889	15·1
1877	28·3	1890	13·9
1878	27·1	1891	13·4
1879	23·7	1892	9·8
1880	25·1		

La quantité de fret transportée par les canaux et les chemins de fer était, en 1892, de 5,094,390 tonneaux plus considérable que la quantité transportée en 1891, et accusait une augmentation de 31,165,395 tonneaux sur 1869.

Voici quelles ont été les quantités qui ont été transportées :—

	Tonnage total.	Proportion par les canaux.
En 1859	5,485,076	·6890
1869	12,453,174	·4705
1870	15,148,274	·3895
1871	15,844,152	·3896
1872	16,631,609	·4012
1873	18,200,208	·3497
1874	18,283,547	·3174
1875	17,101,758	·2841
1876	16,948,627	·2462
1877	17,489,770	·2833
1878	19,017,301	·2719
1879	22,590,766	·2373
1880	25,706,586	·2512
1881	27,857,394	·1859
1882	28,693,054	·1905
1883	30,167,119	·1877
1884	26,293,844	·1905
1885	27,543,948	·1718
1886	31,168,744	·1698
1887	34,029,791	·1632
1888	26,244,610	·1883
1889	35,466,042	·1514
1890	37,624,199	·1394
1891	38,524,179	·1343
1892	43,618,569	·0982

Prix moyen du fret du grain de Chicago à Buffalo :—

Année.	Blé.	Année.	Blé.
1878	3·1	1887	4·1
1879	4·7	1888	2·7
1880	5·7	1889	2·5
1881	3·2	1890	1·9
1882	2·5	1891	2·5
1883	3·5	1892	2·2
1884	2·1		
1885	2·0	Moyenne pour quinze années	3·1
1886	3·6		

Prix de la manutention sur vaisseau, de $3.50 à $4.00 par 1,000 boisseaux.

"Le blé a été expédié de Duluth à Kingston, Ontario, en 1887, à raison de 6¼ à 7¾ cents; en 1888, à raison de 4 à 5 cents; en 1889, à raison de——; en 1890, à raison de 5¾, 5½, 4½, 4¼, 4 cents; en mai 1891, à raison de 3¾, 3½, 3, 2½ cents; en juin, à 3 cents; et le 25 juillet, à 2½ cents; et en 1892, à raison de 5 cents en avril; 5¼ en mai; 4 cents en juin; 4½ en juillet; 3 cents en août; et 6, 6¼ en octobre, par boisseau."

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Voici l'état comparatif qui indique le trafic par le canal du Sault Sainte-Marie, en 1891 et 1892 :

Items.		1891.	1892.
Vapeurs et voiliers	nombre.	10,191	12,580
Eclusages	"	4,891	5,867
Tonnage, inscrit	ton. nettes	8,400,685	10,647,203
do fret	"	8,888,759	11,214,333
Passagers	nombre.	26,190	25,896
Houille	ton. nettes	2,507,532	2,904,266
Farine	barils.	3,780,143	5,418,135
Grain	boisseaux.	39,848,674	42,661,470
Fer ouvré et en gueuse	ton. nettes	69,741	59,772
Sel	barils.	234,528	41,748
Cuivre	ton. nettes	69,190	64,993
Minerai de fer	"	3,560,213	4,901,132
Bois	pieds.	366,305,000	512,844,000
Minerai d'argent et argent en lingots	ton. nettes	1,731	1,930
Pierre de construction	"	44,080	39,698
Fret non classé	"	417,039	459,146

Valeur totale des articles, 1886	$ 69,080,071	95
do do 1887	79,031,757	78
do do 1888	82,156,019	97
do do 1889	83,732,527	15
do do 1890	102,214,948	70
do do 1891	128,178,208	51
do do 1892	135,117,267	10

CANAL ÉRIÉ.

Le rapport de M. Hannan, surintendant des travaux publics, Albany, contient ce qui suit sur le trafic du canal Erié, en 1892.

TONNAGE.

"Le nombre total de tonneaux de fret transportés par les canaux de cet État en 1892, a été de 4,281,995 tonneaux, et ce fret se composait des divers articles ci-après décrits :—

	Tonneaux.
Produits des forêts	1,249,381
Agriculture	1,038,851
Manufactures	125,781
Marchandises	292,468
Autres articles	1,575,514
Total	4,281,995

"Sur la quantité totale 2,404,484 tonneaux étaient du fret direct, et 1,877,511 du fret de cabotage; 2,986,070 tonneaux sont allés à l'est et 1,295,925 à l'ouest.

"Si l'on compare le tonnage de 1892 à celui de 1891, on constate une diminution de 281,447 tonneaux, qui peut s'expliquer par le fait que les chemins de fer ont amélioré leur matériel d'équipement à un tel point qu'ils peuvent transporter du fret à aussi bon marché par voie ferrée qu'on peut le faire par canaux. Il en est particulièrement ainsi pour des articles comme le grain, la pierre, l'argile, la houille (anthracite et bitumineuse), le minerai de fer et autres minéraux, lesquels, avec le bois, représentent 90 pour 100 des articles habituellement transportés par les canaux.

"Dans le rapport annuel que j'ai présenté à la législature en 1891, j'ai attiré l'attention sur les améliorations faites par les chemins de fer en les mettant en regard des améliorations exécutées aux canaux de cet Etat durant les dernières années. Ce que je disais alors a été depuis corroboré par le fait que les chemins de fer ont pu transporter du fret à un taux qui n'aurait pas été profitable pour les bateliers des canaux, et, en conséquence, le canal n'a pas eu sa part du commerce de transport.

"Il en a été ainsi au commencement de la saison de la navigation, et cet état de choses s'est continué durant deux mois. Les moissons et les expéditions de grain au littoral qui s'ensuivirent, rendirent les prix plus rémunératifs pour les bateliers, et le volume du trafic augmenta.

"On remarquera, cependant, qu'à mesure que les améliorations des chemins de fer se perfectionnent, le tonnage des chemins de fer augmente, tandis que le trafic des canaux subit une diminution plus ou moins considérable.

"Voici quel est le tonnage des canaux et des principales lignes de chemin de fer, chaque année, depuis l'abolition des péages sur les canaux:—

Année.	Canaux.	Chemin de fer New-York Central.	Chemin de fer Erié.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1883	5,664,056	10,892,440	13,610,623
1884	5,009,488	10,212,418	16,219,598
1885	4,731,784	10,733,499	10,253,489
1886	5,293,982	12,636,435	18,668,235
1887	5,553,805	14,531,726	13,949,260
1888	4,942,948	15,162,812	15,174,009
1889	5,370,369	15,011,541	15,084,132
1890	5,246,102	16,108,441	16,269,656
1891	4,563,472	16,621,567	17,339,140
1892	4,281,995	20,721,752	18,334,716

AMÉLIORATIONS.

"Quelles sont les améliorations qu'on peut faire au canal de manière à faire face à ses besoins et à le mettre sur un pied qui lui permette de rivaliser avec d'autres voies de transport, afin de continuer son utilité comme grand régulateur du fret et le mettre dans un état tel qu'il restera un avantage pour la population de l'Etat? Cette question a agité les esprits ingénieux d'un grand nombre de personnes. Divers moyens ont été proposés et étudiés. Entre autres, un moyen consistait à agrandir les écluses de manière à permettre à deux vaisseaux d'entrer à la fois, économisant ainsi des dépenses aux bateliers en leur permettant de remorquer deux bateaux, d'employer moins de chevaux et d'hommes, et en abrégeant le temps du transport entre Buffalo et la mer. On a fait l'essai de cette amélioration, et bien qu'elle ait été avantageuse elle est encore insuffisante.

"Il y a aussi deux autres propositions, l'une consiste à augmenter la rapidité par un pouvoir autre que les chevaux, et l'autre à augmenter la capacité des bateaux soit en creusant le canal ou en exhaussant ses berges, ce qui lui permettrait d'obtenir une plus grande profondeur d'eau.

"Le creusage du canal exigerait un emploi considérable de fonds, car il faudrait le reconstruire d'un bout à l'autre. La proposition d'élever les berges serait la plus praticable des deux, car on pourrait utiliser les constructions actuelles en augmentant leur hauteur. L'autre proposition consiste à développer le pouvoir moteur et augmenter ainsi la rapidité des bateaux; cette idée devrait être favorablement examinée. Le pouvoir à mettre à l'étude est l'électricité, car les grandes facilités naturelles pour produire ce pouvoir le long de la ligne du canal sont très favorables."

Les états détaillés ordinaires qui expliquent les diverses questions relatives au commerce de transport sont ci-annexés.

(*Des rapports de Geo. F. Stone, secrétaire, Chambre de commerce de Chicago.*)

QUANTITÉ et valeur des exportations de Chicago au Canada, par les lacs, 1892.

	Vaisseaux américains.		Vaisseaux canadiens.		Totaux.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Blé ..... boiss.	1,453,677	1,077,964 48	641,562	494,153 75	2,095,239	1,572,118 23
Maïs ..... "	1,502,528	712,679 03	748,566	377,647 59	2,251,094	1,090,326 62
Avoine ..... "	35,925	11,855 00	.....	.....	35,925	11,855 00
Seigle ..... "	156,870	123,792 60	181,780	132,418 97	338,650	256,211 57
Lin ..... "	31,675	32,774 08	.....	.....	31,675	32,774 08
Mil ..... "	.....	.....	141	185 00	141	185 00
Farine ..... brls.	.....	.....	1,795	8,000 00	1,795	8,000 00
Farine d'avoine ..... "	50	150 00	.....	.....	50	150 00
Lard ..... "	50	612 50	.....	.....	50	612 50
Bœuf ..... "	20	142 50	709	6,950 00	729	7,092 50
Saindoux ..... "	20	235 12	.....	.....	20	235 12
Marchandises génér. . colis.	.....	.....	87	870 00	87	870 00
Valeur totale	.....	1,960,205 31	.....	1,020,225 31	.....	2,980,430 62

EXPÉDITIONS de grain (en transit et pour l'exportation) de Chicago, par les lacs, en 1892.

Expédié à	Maïs.		Avoine.		Blé.	Seigle.	Totaux.
	Exportation.	En transit.	Exportation.	En transit.	Exportation.	Exportation.	
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Christiansand, Norvège et Suède	.....	.....	.....	.....	9,800	.....	9,800
Collingwood, Ont	.....	21,519	.....	.....	.....	.....	21,519
Kingston, Ont	1,786,202	.....	.....	.....	2,041,002	230,246	4,057,450
Midland, Ont	265,917	1,179,286	35,925	465,193	.....	.....	1,946,320
Montréal, Qué	107,662	.....	.....	.....	44,437	108,404	260,503
Port-Edward, Ont	.....	595,003	.....	212,607	.....	.....	807,610
Prescott, Ont	66,313	.....	.....	.....	.....	.....	66,313
Sarnia, Ont	.....	395,936	.....	1,016,391	.....	.....	1,412,327
Toronto, Ont	25,000	.....	.....	.....	.....	.....	25,000
Totaux	2,251,094	2,191,744	35,925	1,694,191	2,095,239	338,650	8,606,843

PRIX DU TRANSPORT DU GRAIN PAR LE LAC ET LE CANAL ÉRIÉ.

Voici quels ont été les prix courants du transport du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Ogdensburg ou Kingston, et à Montréal, par vapeur; aussi à New-York par le lac et le canal Érié, durant chaque semaine de la navigation en 1892 :—

(*Du rapport de la Chambre de commerce, Chicago.*)

Semaine expirée.	À Buffalo.		À Kingston.		À Montréal (vapeur).		Buffalo, canal Erié à New-York.		Chicago à New-York, lac et canal, y compris les prix de Buffalo.	
	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boisseau.	Maïs, par boisseau.	Blé, par boisseau.	Maïs, par boisseau.
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
16 avril..	3¾	3½	....	....	....	....	....	....	....	....
23 do ..	2	1¾	....	....	....	....	....	....	....	....
30 do ..	2¼	2	....	2¾	6	....	....	....	....	....
7 mai...	2	1¾	....	3¼	6	....	3 à 4	2⅝ à 3⅝	5⅞ à 6⅞	5¼ à 6¼
14 do ..	2	1¾	....	....	6	....	2 3	1⅞ 2¾	4⅞ 5⅞	4½ 5¾
21 do ..	2	1¾	....	....	6	....	2 2¾	1⅞ 2⅜	4⅞ 5⅜	4½ 5¼
28 do ..	1¾	1½	....	....	6	....	2½ 2¾	2¼ 2⅜	5⅛ 5⅜	4⅝ 4¾
4 juin ..	1½	1¼	....	....	....	4¾	2¼ 2½	2 2¼	4⅝ 4⅞	4⅛ 4⅜
11 do ..	1½	1¼	....	2¾	....	4¾	2¼	2	4⅝	4½
18 do ..	2	1¾	3	2¾	....	4¾	2¼	2	5⅛	4⅝
25 do ..	2	1¾	3	2¾	....	4	2¼	2	5⅛	5⅜
2 juillet.	2	1¾	3	....	....	....	2¼	2	5⅛	4⅝
9 do ..	2	1¾	3	....	5	....	2¼ 2⅜	2 2⅛	5⅛ 5¼	4⅝ 4¾
16 do ..	2	1¾	3½	....	....	....	2⅜ 2½	2⅛ 2¼	5¼ 5⅜	4¾ 4⅞
23 do ..	2¼	2	3½	....	5⅞	....	2½	2¼	5⅝	5⅛
30 do ..	2¼	2	3¾	....	5¾	....	2⅜ 2⅝	2⅜ 2½	5½ 5¾	5¼ 5⅜
6 août..	2	1½	3¾	3½	....	6¼	2⅝	2⅜	5½	4¾
13 do ..	2½	2¼	3¾	....	....	6¼	2⅝ 3	2⅜ 2⅝	6 6⅜	5⅝ 5⅞
20 do ..	2½	2¼	4	3¾	6	....	3 3½	2⅝ 3	6⅜ 6⅞	5¾ 6⅛
27 do ..	2¼	2	3¾	3½	6	5¾	3 3½	2⅝ 3	6⅛ 6⅝	5⅝ 5⅞
3 sept...	2½	2¼	3¾	3¾	6	....	3 3½	2¾ 3⅛	6¾ 6⅞	5⅞ 6¼
10 do ..	2½	2¼	3¾	....	6	....	3½ 4	3⅛ 3½	6⅞ 7⅜	6¼ 6⅝
17 do ..	2½	2¼	4	....	....	....	3⅞ 4	3⅜ 3½	7¼ 7⅜	6½ 6⅝
24 do ..	2½	2¼	4¼	....	....	....	4	3½ 3⅝	7⅜	6⅝ 6¾
1er oct...	2½	2¼	....	....	....	....	4	3½ 3⅝	7⅜	6⅝ 6¾
8 do ..	2½	2¼	4¼	....	....	....	4 4⅜	3⅞ 4	7⅜ 7¾	7 7⅛
15 do ..	2½	2¼	4¼	....	....	....	4⅜	4	7¾	7⅛
22 do ..	2½	2¼	....	....	....	....	4⅜ 5¼	4 4⅞	7¾ 8⅝	7⅛ 8
29 do ..	2½	2¼	....	....	....	....	5¼ 6	4⅞ 5⅝	8⅝ 9⅜	8 8¾
5 nov...	2½	2¼	....	....	....	....	5 6	4⅝ 5⅝	8⅝ 9⅜	7¾ 8¾
12 do ..	2¾	2½	....	....	....	....	4 5	3¾ 4⅝	7⅝ 8⅝	7⅛ 8
19 do ..	2¾	2½	....	....	....	....	4	3¾ 4¾	7⅝	7⅞ 8⅛
26 do ..	2¾	2½	....	....	....	....	4 5	4¾	7⅝ 8⅝	8⅛
3 déc...	2¾	2½	....	....	....	....	....	....	....	....

Prix du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo, tels que donnés par William Thurstone, secrétaire de la Bourse des marchands de Buffalo.

ÉTAT indiquant les dates des changements des prix ordinaires du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo en 1892.

1892.	Blé, boisseau.	Maïs, boiss.	1892.	Blé, boisseau.	Maïs, boiss.
	cts.	cts.		cts.	cts.
4 avril	3	2¾	27 juillet	2	1¾
6 do	2¾	2½	1er août	2 à 2¼	1¾ à 2
8 do	2½	2¼	2 do	2¼	2
9 do	2¼	2	5 do	2½	2¼
11 do	2	.....	11 do	2⅜ à 2½	2¼
12 do	2	1¾	12 do	2¼	2
18 do	1¾	1½	9 sept.	2¼	2 à 2¼
20 do	1 à 1¼	1	10 do	2½	2¼
21 do	1¼	1	24 do	2¼	2
22 do	1¼ à 1⅜	1 à 1¼	10 oct	2⅜	2⅛
23 do	1½	1½	11 do	2½	2¼
26 do	2	1¾	19 do	2¼	2
29 do	2¼	2	2 nov	2⅜ à 2½	2¼
5 mai	2	1¾	4 do	2½	2¼
21 do	1¾	1½	5 do	2¾	2½
26 do	1½	1¼	11 do	3	2¾
6 juin	1⅜	1½	12 do	2¾ à 3	2½
11 do	2	1¾	14 do	2¾	2¼ à 2½
30 do	1⅞ à 2	1¾	15 do	2¾	2½
1er juillet	2	1¾	17 do	2½	2¼
23 do	2 à 2¼	1¾ à 2	21 do	2¼	2
25 do	2¼	2	25 do au 4 déc.	2½	2¼
26 do	2 à 2¼	1¾ à 2			

NOTE.—Les prix de Milwaukee sont à peu près les mêmes que ceux de Chicago. Règle générale, le fret de l'avoine était à un quart de cent de moins que le maïs.

PRIX MOYENS DU FRET PAR LES LACS.

L'état qui suit donne les prix moyens du transport du blé et du maïs par les lacs entre Chicago et Buffalo, durant chaque mois des dix dernières années, le prix le plus élevé et le plus bas du transport du blé, chaque année, et le prix moyen du transport du blé, chaque année, en cents, par boisseau :—

Grain.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1883 Blé	3·0	2·5	2·5	3·8	4·6	3·8	4·0
1883 Maïs	2·7	2·2	2·2	3·5	4·3	3·5	3·7
Prix le plus élevé, blé, 1883, 5¼c. ; le plus bas, 2·2c. ; prix moyen pour la saison, 3½c.							
1884 Blé	2·2	2·2	2·0	1·9	2·1	2·0	2·3
1884 Maïs	2·0	2·0	1·7	1·6	1·9	1·6	2·1
Prix le plus élevé, blé, 1884, 3c. ; le plus bas, 1·6c. ; prix moyen pour la saison, 2·1c.							
1885 Blé	2·1	1·3	1·3	1·8	1·6	3·1	3·2
1885 Maïs	1·8	1·2	1·1	1·5	1·4	2·2	2·8
Prix le plus élevé, blé, 1885, 3¾c. ; le plus bas, 1·1c. ; prix moyen pour la saison, 2c.							
1886 Blé	3·1	2·7	2·7	3·2	4·5	4·8	4·3
1886 Maïs	2·8	2·5	2·5	2·9	4·2	4·6	4·0
Prix le plus élevé, blé, 1886, 5⅔c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 3·6c.							
1887 Blé	3·4	5·1	3·8	3·5	4·1	4·7	3·9
1887 Maïs	3·1	4·7	3·5	3·3	3·8	4·4	3·6
Prix le plus élevé, blé, 1887, 6c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 4·1c.							
1888 Blé	2·1	1·9	2·2	3·2	3·5	2·4	2·5
1888 Maïs	1·8	1·7	1·9	2·9	3·2	2·1	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4c. ; le plus bas, 1·7c. ; prix moyen pour la saison, 2·7c.							
1889 Blé	2·2	2·0	2·1	2·7	3·0	3·0	2·5
1889 Maïs	2·0	1·8	1·9	2·4	2·7	2·7	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1889, 3·6c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 2·5c.							
1890 Blé	1·8	2·2	2·3	1·5	2·0	1·8	2·0
1890 Maïs	1·6	2·0	2·0	1·3	1·8	1·6	1·8
Prix le plus élevé, blé, 1890, 2½c. ; le plus bas, 1·5c. ; prix moyen pour la saison, 1·9c.							
1891 Blé	1·4	1·2	2·1	2·7	3·3	2·2	4·1
1891 Maïs	1·2	1·1	2·0	2·5	3·0	2·1	3·8
Prix le plus élevé, blé, 1891, 5¼c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 2·4c.							
1892 Blé	1·9	1·8	2·0	2·3	2·3	2·3	2·6
1892 Maïs	1·7	1·6	1·8	2·1	2·1	2·1	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 3c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 2·2c.							

PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE DULUTH À BUFFALO.

L'état qui suit donne les dates des changements dans les prix ordinaires du transport du blé de Duluth à Buffalo en 1892, aux dates indiquées.

Date, 1892.	Prix.	Date, 1892.	Prix.
	Cents.		Cents.
Ouverture, 7 mai	3½	27 août	3
16 mai	3¼	1er oct.	3½
4 juin	2½	15 do	3¾
18 do	2¾	22 do	4
25 do	3	5 nov.	3½
9 juillet	3¼	12 do	4
16 do	3 à 3¼	17 do	3½
2 août	3	26 do	3¾
6 do	3¼	30 do	4
20 do	2¼		

En 1885, le prix du transport du blé de Duluth à Buffalo a varié de 1½ à 5 cents; en 1886, de 3¼ à 8 cents; en 1887, de 5 à 8 cents; en 1888, de 2 à 5 cents; en 1889, de 2 à 5 cents; en 1890, de 2 à 5 cents; en 1891, de 1¼ à 9½ cents, et en 1892, de 2½ à 4 cents par boisseau.

Le premier arrivage par les lacs à Duluth a eu lieu, en 1892, le 21 avril; en 1891, le 30 avril; en 1890, le 23 avril; en 1889, le 20 avril; en 1888, le 12 mai; en 1887, le 8 mai, et en 1886, le 4 mai.

L'état qui suit donne le prix moyen du transport du blé et du maïs entre Buffalo et New-York, durant chaque mois des dix années dernières, le prix le plus élevé du transport du blé, le prix le plus bas, et le prix moyen chaque année:—

Grain.	Mai.	Juin.	Juill.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1883 Blé	5·0	4·3	3·9	4·6	6·3	5·5	4·6
1883 Maïs	4·5	3·9	3·6	4·3	5·9	5·0	4·1
Prix le plus élevé, blé, 1883, 6·5c.; le plus bas, 3·5c.; prix moyen pour la saison, 4·9c.							
1884 Blé	3·8	3·4	3·6	4·2	4·7	5·0	4·7
1884 Maïs	3·4	3·1	3·2	3·8	4·2	4·4	4·2
Prix le plus élevé, blé, 1884, 5.5c.; le plus bas, 8.2c.; prix moyen pour la saison, 4.2c.							
1885 Blé	4·2	3·1	3·0	3·7	3·5	4·2	5·0
1885 Maïs	3·8	2·9	2·8	3·3	3·2	3·9	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1885, 6c.; le plus bas, 3c.; prix moyen pour la saison, 3·8c.							
1886 Blé	5·7	3·8	4·0	5·4	6·0	5·5	4·8
1886 Maïs	5·1	3·4	3·6	4·8	5·5	5·0	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1886, 5·6c.; le plus bas, 8c.; prix moyen pour la saison, 5c.							
1887 Blé	5·1	4·5	3·8	4·0	4·5	4·8	5·8
1887 Maïs	4·6	4·1	3·4	3·6	4·1	4·4	5·3
Prix le plus élevé, blé, 1887, 7c.; le plus bas, 3·5c.; prix moyen pour la saison, 4·6c.							
1888 Blé	3·4	2·5	2·5	4·1	3·9	3·7	3·5
1888 Maïs	3·1	2·3	2·3	3·8	3·6	3·4	3·2
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4·5c.; le plus bas, 2c.; prix moyen pour la saison, 3·4c.							
1889 Blé	4·0	3·8	4·0	4·4	5·0	5·0	5·0
1889 Maïs	3·6	3·4	3·6	3·9	4·5	4·5	4·4
Prix le plus élevé, blé, 1889, 5c.; le plus bas, 3·7c.; prix moyen pour la saison, 4.8c.							
1890 Blé	3·9	3·8	3·6	3·8	3·9	4·0	3·5
1890 Maïs	3·5	3·4	3·2	3·4	3·5	3·6	3·1
Prix le plus élevé, blé, 1890, 4·2c.; le plus bas, 3c.; prix moyen pour la saison, 3·8c.							
1891 Blé	2·8	2·9	2·8	3·8	4·2	4·6	4·0
1891 Maïs	2·5	2·6	2·5	3·5	3·8	4·2	3·6
Prix le plus élevé, blé, 1891, 4·¾c.; le plus bas, 2·5c.; prix moyen pour la saison, 3·5c.							
1892 Blé	2·7	2·2	2·4	3·0	3·8	4·7	4·6
1892 Maïs	2·4	2·0	2·2	2·6	3·4	4·4	4·3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 6c.; le plus bas, 2¼c.; prix moyen pour la saison, 3.5c.							

NOTE.—Passage du canal exempt de péages.

PRIX DU FRET, PÉAGES, ET PRIX DE L'USAGE DES ÉLÉVATEURS ET DE L'EMMAGASINAGE, COMPARÉS.

L'état qui suit indique la quantité de grain et de graine de lin arrivée à Buffalo, le prix moyen du transport du blé par canaux, les péages sur le blé jusqu'à New-York, et les prix de l'usage des élévateurs et de l'emmagasinage à Buffalo durant un certain nombre d'années :—

Année.	Grain reçu.	Prix moyen du transport du blé par canaux.	Péages sur le blé.	Usage des élévateurs y compris l'emmagasinage †.
	Boisseaux.	cts.	cts.	cts.
1870	32,208,039	11·2	3·1	1¼
1871	61,319,313	12·6	3·1	1¼
1872	58,703,666	13·0	3·1	1¼
1873	65,498,955	11·4	3·1	1¼
1874	55,660,198	10·0	3·1	1¼
1875	52,833,451	7·9	2·0	1
1876	44,207,121	6·6	2·0	1
1877	61,822,292	7·4	1·0	1
1878	78,828,443	6·0	1·0	1
1879	75,089,768	6·8	1·0	1
1880	105,133,009	6·5	1·0	1
1881	56,389,827	4·7	1·0	¾
1882	51,501,503	5·4	1·0	¾
1883	65,722,080	4·9	.....	¾
1884	58,011,800	4·2	.....	¾
1885	52,671,090	3·8	.....	¾
1886	75,570,850	5·0	.....	¾
1887	87,073,570	4·6	.....	¾
1888	73,977,390	3·4	.....	¾
1889	* 92,290,550	4·8	.....	¾
1890	91,994,680	3·8	.....	¾
1891	135,315,510	3·5	.....	¾
1892	138,872,560	3·5	.....	¾

NOTE.—Avant 1870 les péages étaient de 6·21 cents le boisseau, et les frais pour l'usage de l'élévateur de 2 cents le boisseau.

* Y compris la graine de lin. † L'emmagasinage variait ; sa durée était de 5 à 10 jours.

MOYENNE annuelle des prix de transport direct du grain, de la farine et des comestibles (par 100 lbs), de Chicago à des ports européens, en chemin de fer jusqu'à la mer et de là par steamers, de 1880 à 1892.

(Préparé par le secrétaire de la Chambre de commerce, Chicago.)

Expédié à	Articles.	1892.	1891.	1890.	1889.	1888.	1887.	1886.	1885.	1884.	1883.	1881.	1880.
		$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Liverpool	Grain	·3287	·4075	·3187	·3958	·3490	·3487	·3672	·2943	·4428	·3647	·3718	·4922
do	Farine en sac	·3625	·4187	·3625	·4162	·3371	·3491	·3420	·2287	·2782	·4030	·3499	·5423
do	Comestibles	·4585	·5531	·5109	·5846	·3748	·4073	·4415	·3508	·4674	·4183	·4670	·6871
Glasgow	Grain	·3550	·4425	·3550	·4075	·3605	·3705	·3910	·3228	·2641	.....	·3932	.....
do	Farine en sac	·3906	·4469	·4188	·4425	·3579	·3968	·3951	·3443	·2811	.....	·4400	·5651
do	Comestibles	·4969	·5953	·5833	·6142	·4658	·4855	·5329	·4086	·4789	.....	·5361	·6732
Londres	Grain	·3462	·4250	·3550	.....	·3802	·3945	·4086	·2921	·2783	.....	·3620	.....
do	Farine en sac	·3681	·4328	·4047	·4510	·3776	·3784	·4021	·3171	·3825	.....	·4276	.....
do	Comestibles	·4688	·5953	·5813	·6196	·4570	·4781	·5471	·4046	·4891	.....	·5550	.....
Anvers	do	·5025	·5250	·4688	·6094	·4472	·4961	·5219	·4327	·5373	·6295	·5708	·7385
Hambourg	do	·5000	·5500	·5250	·6262	·5426	·5229	·5154	·3842	·5434	·6279	·5471	.....
Amsterdam	do	·5500	·6000	·5000	·6500	·5426	·5525	·5562	·4383	·5434	·6683	.....	.....
Rotterdam	do	·5500	·6000	·5000	·6500	·5426	·5508	·5562	·4383	·4354	·6683	.....	.....
Copenhagen	do	·6094	·6375	·5813	·6492	·5483	·5508	·5169	·4951	·5434	·7158	.....	.....
Stockholm	do	·7219	·6938	·6094	·7500	·6671	·5865	·5543	·5468	·5908	·8255	.....	.....
Stettin	do	·6094	·6375	·6813	·6492	·5483	·5508	·5833	·5210	·5422	·7420	.....	.....
Bordeaux	do	·6200	·7500	·6650	·7491	·5821	·6021	·5708	·5066	·5603	·6432	.....	.....

COMMERCE DE TRANSIT DES ÉTATS-UNIS.

(*Commerce étranger, bureau de la statistique, Washington, E.-U.*)

" Les transactions en fait de transit et de transbordement, pour 1892, se sont réparties par pays et par port, comme suit :—

" Sur la valeur des articles de commerce reçus de l'Amérique Britannique du Nord, et représentant une somme de $23,928,255, $19,005,704 venaient des provinces de Québec, de l'Ontario, du Manitaba et des Territoires du Nord-Ouest, et $4,922,551 des autres provinces britanniques.

" La valeur des articles de commerce reçus de l'Europe s'élevait à $27,598,909, dont $21,334,783 venaient de l'Angleterre et $6,264,126 d'autres parties de l'Europe. Les articles reçus des Bermudes se sont élevés en valeur à $12,604,194, et ceux de Cuba à une valeur de $11,054,445.

" Il est venu de l'Asie et de l'Océanie des articles de commerce pour une valeur de $1,260,421.

" Sur les articles expédiés des Etats-Unis, il en est parti pour une valeur de $26,704,114 en destination de l'Amérique Britannique du Nord, et sur cette somme il en a été expédié pour $24,189,181 aux provinces de Québec, de l'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. La valeur des expéditions en destination de l'Europe a été de $30,317,164, dont $20,141,862 étaient destinés à l'Angleterre. La valeur des articles expédiés au Mexique s'est élevée à $4,953,911, et celle des articles expédiés aux Bermudes, à $4,309,014.

" La valeur des articles en transit reçus aux principaux ports d'inscription se répartit comme suit :—A New-York, $33,812,074; à Portland, Maine, $5,987,065; à Boston, $4,853,428; à la Nouvelle-Orléans, $2,563,336; à San-Francisco, $841,198; à Galveston, $199,841; et à la frontière du nord et aux ports des lacs, $16,949,263.

COMMERCE DE TRANSPORT.

" Valeur des importations et des exportations des articles de commerce, par divisions géographiques, et des articles du commerce de transit et de transbordement, transportés par chemin de fer et autres moyens de voiturage par terre, dans des steamers et voiliers américains et étrangers respectivement, durant l'exercice expiré le 30 juin 1892, avec la proportion de la valeur totale des articles transportés dans des vaisseaux américains.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

Divisions géographiques.	Par chemin de fer et autres moyens de voiturage.	Par vaisseaux américains.		Par vaisseaux étrangers.		Total.	Proportion des vaisseaux américains
		Vapeurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Voiliers.		
	$	$	$	$	$	$	
Europe	*a*3,842,568	9,634,223	5,932,021	1,146,124,815	76,717,992	1,242,251,619	1·25
Amériq. du Nord.	64,835,838	65,642,632	39,844,178	87,112,450	22,185,267	279,620,365	37·72
do du Sud..	.....	39,721,598	20,176,046	107,457,299	16,520,430	183,875,373	32·58
Asie	*a*4,268,818	9,202,553	7,115,038	61,003,808	18,138,384	99,728,601	16·36
Océanie..	.....	3,581,660	16,433,955	8,287,870	10,427,092	38,730,577	51·68
Afrique	.....	81,993	2,631,579	4,833,581	2,807,416	10,354,569	26·21
Tous autres pays..	.....	.....	176,259	2,769,168	174,079	3,119,506	5·65
Total..	72,947,224	127,864,659	92,309,076	1,417,588,991	146,970,660	1,857,680,610	11·85
COMMERCE de transit et de transbordement.							
Quantité totale reçue et expédiée.	48,385,275	20,218,417	503,040	54,373,624	552,756	*b*139,135,474	14·89

a. Transporté par territoire étranger voisin.

b. Comprend $15,102,362 de marchandises transportées dans des vaisseaux dont on ignore le pays et le pouvoir moteur.

" Sur la valeur totale des articles de commerce, soit $827,402,462, importés durant l'exercice de 1892, $39,726,595 sont venus par terre, $139,139,891 dans des vaisseaux américains, et $648,535,976 dans des vaisseaux étrangers; sur la valeur totale des articles de commerce exportés et représentant une somme de $1,030,278,148, il en a été expédié par terre, $33,220,629, par des vaisseaux américains, $81,033,844, et par des vaisseaux étrangers, $916,023,675.

" Il résulte donc que, sur les importations, il n'a été expédié par des vaisseaux américains que 16·82 pour 100 de la valeur totale, et sur les exportations que 7·87 pour 100.

" Si nous analysons le commerce de transport dans nos relations commerciales avec l'étranger, par divisions géographiques, nous nous trouvons en présence de la proportion suivante de la valeur totale transportée par des vaisseaux américains, savoir :—

Divisions géographiques.	Importations.	Exportations.
	Pour 100.	Pour 100.
Europe	·98	1·38
Amérique du Nord	38·05	37·19
Amérique du Sud	28·42	51·46
Asie	16·10	17·41
Océanie	55·00	46·76
Afrique	9·31	44·05
Tous autres pays	4·09	10·89

" On remarquera que le rapport dit que plus de $8,000,000 d'articles de commerce ont été importés et exportés d'Europe et d'Asie " en chemins de fer et par d'autres moyens de voiturage par terre." Cette contradiction s'explique par le fait que ces articles ont été reçus et expédiés par un territoire voisin étranger, et les articles de commerce ayant traversé la frontière des Etats-Unis par terre, le transport en est nécessairement indiqué ainsi.

" Sur la valeur totale des articles de commerce expédiés en transit ou par transbordement, soit $139,135,474, $48,385,275 ont été transportés en chemin de fer et par d'autres moyens de voiturage par terre, $20,721,457 dans des vaisseaux américains, $54,926,380 dans des vaisseaux étrangers, et $15,102,362 dans des vaisseaux dont on ignore le pays et le pouvoir moteur. Sur la valeur totale des articles de ce commerce les vaisseaux américains n'en ont transporté que 14·89 pour 100. Les articles dont la valeur est portée à $15,102,362, et que le rapport dit avoir été expédiés dans des vaisseaux dont on ignore le pays et le pouvoir moteur, sont les articles de commerce qui ont été expédiés par le territoire des Etats-Unis dans des vaisseaux qui ont quitté le dernier port des Etats-Unis pour des pays étrangers dont on ignorait le nom.

TONNAGE, À L'ENTRÉE ET A LA SORTIE, DU COMMERCE DE L'ÉTRANGER AVEC LES ÉTATS-UNIS.

" Voici quel est le tonnage inscrit à des ports des Etats-Unis, dans le commerce étranger, durant l'exercice expiré le 30 juin 1892, comparé à 1891 :—

—	1891.		1892.		Augmentation +	Diminution —
	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Tonneaux.	Pour cent.
Inscrits à des ports de mer.						
Américains—						
Voiliers	3,152	1,336,468	3,126	1,427,976	+91,508	+6·84
Vapeurs	2,626	2,333,904	2,501	2,318,675	—15,229	— ·65
Total	5,578	3,670,372	5,627	3,746,651	+76,279	+2·08
Etrangers—						
Voiliers	6,812	2,942,115	6,413	3,044,594	+102,479	+ ·35
Vapeurs	5,607	8,782,124	7,210	11,389,235	+2,607,111	+29·69
Total	12,419	11,724,239	13,623	14,433,829	+2,709,590	+23·11
Total inscrit à des ports de mer	18,197	15,394,611	19,250	18,180,480	+2,785,869	+18·10
Inscrits à des ports des lacs.						
Américains	5,268	710,432	5,285	723,304	+12,872	+1·81
Etrangers	9,113	2,099,252	8,609	2,109,640	+10,388	+ ·49
Total inscrits à des ports des lacs	14,381	2,809,684	13,894	2,832,944	+23,260	+ ·83

CONTENANCE ET TAUX DES ÉLÉVATEURS À BUFFALO, ET QUANTITÉ DE GRAIN REÇUE À CES ÉLÉVATEURS.

M. Thurstone, secrétaire de la Chambre de commerce de Buffalo, rapporte ce qui suit :

1892.

" De l'ouverture de la navigation au 10 novembre. Mise en élévateur, réception, pesage et déchargement du grain sain, $\frac{5}{8}$ de centin par boisseau ; pour emmagasinage par chaque dix jours ou partie d'iceux, $\frac{1}{4}$ de centin par boisseau. Ce prix doit être payé par le consignataire du grain. Il ne sera pas reçu de grain pour les transferts. Le vaisseau ne paiera que le pelletage.

" Du 10 novembre à la clôture de la navigation. Pour la mise en élévateur, la réception, le pesage et le déchargement du grain sain, $\frac{5}{8}$ de centin par boisseau ; l'emmagasinage pour les premiers dix jours ou partie d'iceux, $\frac{1}{4}$ de centin par boisseau ; emmagasinage pour chaque dix jours subséquents ou partie d'iceux, $\frac{1}{4}$ de centin par boisseau, jusqu'à ce que le prix (accumulé après les premiers dix jours) se soit élevé à 2 centins par boisseau : l'emmagasinage du grain sera alors gratuit jusqu'à cinq jours après l'ouverture des canaux, en 1893. Pour tout le grain emmagasiné avant le 10 novembre 1892, le prix pour l'emmagasinage d'hiver sera $\frac{1}{4}$ de centin par boisseau pour chaque dix jours ou partie d'iceux, jusqu'à ce que le prix (accumulé après le 10 novembre 1892) se soit élevé à 2 centins par boisseau : l'emmagasinage du grain sera alors gratuit jusqu'à cinq jours après l'ouverture des canaux, en 1893. Ce prix sera payé par le grain. Il ne sera pas reçu de grain pour les transferts.

" Voici quels sont à peu près les prix exigés par les élévateurs pour le bon grain pris sur les wagons de chemin de fer :—

Mise en élévateur du grain pris sur les wagons, y compris le pelletage et l'emmagasinage durant cinq ou dix jours ou partie d'iceux, un demi-centin par boisseau. Emmagasinage durant chaque dix jours subséquents ou partie d'iceux, un quart de centin par boisseau. Transport à un déversoir latéral pour livraison à bord des wagons ou des chariots, un quart de centin par boisseau. Vannage et nettoyage, un quart de centin par boisseau.

" L'état qui suit donne les noms et la contenance des divers élévateurs-transports et bateaux-élévateurs du port de Buffalo : "—

Noms des élévateurs.	Contenance.	Noms des élévateurs.	Contenance.
	Boisseaux.		Boisseaux.
Bennett	801,000	Swiftsum (pas employé)	.....
Brown	250,000	Union	130,000
City A	600,000	Watson	600,000
City B	800,000	Wheeler	350,000
C. J. Wells	550,000	Wilkeson	400,000
Coatsworth	1,200,000	William Wells (pas employé)	.....
A deux branches	950,000		
Dakota	850,000	Total, 36 élévateurs	15,130,000
Erié, bassin (pas employé)	.....		
Erié, canal (Black Rock)	140,000	Colonnes de transport—	
Evans	400,000	Horton	.....
Exchange	500,000	Hefford	.....
Frontier	650,000	Chicago	.....
Graine de lin	65,000	Fulton	.....
International (Black Rock)	650,000	Merchants'	.....
Kellogg	600,000	North-west	.....
Lake Shore (pas employé)	.....	Western Transit	.....
Lyon (pas employé)	.....		
Marine	125,000	Total, 7 transferts	.....
National and Globe Mills	100,000		
N. Y. L. E. et Western	720,000	Bateaux-élévateurs—	
Niagara A	800,000	Cyclone	.....
Niagara B	1,200,000	Buffalo	.....
Niagara C	200,000	Free Canal	.....
Ontario	450,000	Free Trade	.....
Queen City, A., B. et C.	450,000	Iva. Y. Munn	.....
Richmond	250,000	Marquette	.....
Schreck	50,000		
Sternberg (pas employé)	.....	Total, 6 bateaux-élévateurs	.....
Sturges	300,000		

" Ce qui donne une contenance totale pour les élévateurs de 15,130,000 boisseaux de grain ; mais il est à remarquer qu'on devrait déduire environ 20 pour 100 de cette contenance pour l'emmagasinage des restes, les ateliers et les élévateurs hors de service. Le prix de revient des élévateurs, transports, bateaux-élévateurs, est évalué à environ $9,000,000. Les moyens de transport pour chaque 24 heures représentent un total collectif d'environ 4,500,000 boisseaux ; c'est-à-dire qu'on peut recevoir des vaisseaux des lacs et des chemins de fer et la transporter aux bateaux du canal et aux chemins de fer, tous les jours, la quantité indiquée de 49 élévateurs, transports et bateaux-élévateurs.

" Dans la liste qui précède, les élévateurs *Kellogg*, *Ontario*, *Bennett*, *Niagara B.*, *Dakota*, *Wilkeson* et *Evans*, ont chacun deux branches. Les élévateurs *Kellogg* et *Bennett* ont chacun une branche portative, ce qui leur permet de travailler dans deux écoutilles d'un vaisseau à la fois. Le *City B* aussi a une branche portative qui peut être mise en travail en rapport avec la branche fixe du *City A*.
(*Circulaire.*)

PÉAGES QUE DEVRONT VERSER LES VAISSEAUX QUI PASSENT PAR LE CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

1892.
N° officiel 145.
Bureau de la navigation.

MINISTÈRE DU TRÉSOR,
WASHINGTON, D.C., 20 avril 1892.

Aux percepteurs de la douane et autres—

Pour votre information et votre gouverne, j'annexe à la présente copie des instructions datées de ce jour et adressées au percepteur de la douane à Marquette, Michigan, relativement aux péages qu'on devra exiger sous l'empire de la proclamation du président, en date du 18 courant, des vaisseaux qui passent par le canal du Sault Sainte-Marie.

O. L. SPAULDING,
Secrétaire intérimaire.

MINISTÈRE DU TRÉSOR,
WASHINGTON, D.C., 20 août 1892.

Aux percepteurs de la douane, à Marquette, Michigan :—

MONSIEUR,—On attire votre attention sur la proclamation suivante du président, en date du 18 courant, savoir : —

PAR LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

PROCLAMATION.

Considérant que par un acte du congrès, approuvé le 26 juillet 1892, et intitulé : " Acte à l'effet de mettre en vigueur des relations commerciales réciproques entre les Etats-Unis et le Canada, et pour d'autres fins," il est stipulé : " Que dans le but d'obtenir des avantages réciproques pour les citoyens, les ports et les vaisseaux des Etats-Unis, à compter du premier jour d'avril inclusivement, mil huit cent quatre-vingt-douze, lorsque et aussi souvent que le président sera convaincu que le passage par tout canal ou écluse relié à la navigation du Saint-Laurent, des grands lacs ou des voies d'eau les raccordant, de tous vaisseaux des Etats, ou de toutes cargaisons ou de tous passages en transit et en destination d'un port des Etats-Unis est prohibé, ou rendu difficile ou onéreuse par l'imposition de droits de péage ou autres impôts à raison du passage libre du canal du Sault Sainte-Marie, maintenant accordé aux vaisseaux de toutes nations, il jugera réciproquement injuste et déraisonnable, il aura le pouvoir et il sera de son devoir de suspendre, par proclamation à cet effet, pour la durée et dans les proportions (y compris la prohibition absolue) qu'il jugera justes, le droit de passage libre dans le canal du Sault Sainte-Marie, en tant que ces mesures se rapportent aux vaisseaux appartenant aux sujets du gouvernement, qui établit ainsi une distinction défavorable aux citoyens, ports ou vaisseaux des Etats-Unis, ou à toutes cargaisons, parties de cargaison ou passagers en transit dans les ports du gouvernement qui fait cette distinction, que ces cargaisons ou ces passagers soient transportés dans des vaisseaux des Etats-Unis ou d'autres pays.

" En pareils cas et durant telle suspension, des droits de péages seront prélevés, perçus et versés comme suit, savoir :—sur le fret de toute sorte et de toute nature, pas plus de deux piastres par tonneau ; sur les passagers, pas plus de cinq piastres chacun, selon que le président le réglera de temps à autre : *Pourvu* qu'il ne soit pas exigé ou perçu de péages sur le fret ou les passagers transportés ou débarqués à Ogdensburg ou dans tout port à l'ouest d'Ogdensburg et au sud d'une ligne tirée à partir de la frontière septentrionale de l'Etat de New-York, par le fleuve Saint-Laurent, les grands lacs et leurs chenaux de raccordement jusqu'à la frontière septentrionale de l'Etat du Minnesota.

" Art. 2. Tous les péages ainsi imposés seront perçus d'après les règlements que fera le secrétaire du trésor, qui pourra exiger que le capitaine du vaisseau fournisse un état assermenté de la quantité et de la nature de la cargaison et du nombre des passagers transportés et de leur destination, et telle preuve du déchargement et du débarquement réels de telle cargaison et de tels passagers à un port ou lieu dans les limites sus-indiquées, qu'il jugera satisfaisante ; et jusqu'à ce que cette preuve soit faite cette cargaison et ces passagers pourront être considérés comme ayant été déchargés et débarqués à un port ou lieu en dehors de ces limites, et la somme de péages qui aurait été exigible si la cargaison avait été ainsi déchargée et les passagers ainsi débarqués, constituera un gage dont il pourra exiger le paiement contre le vaisseau en défaut partout où lorsqu'il se trouvera dans les eaux des Etats-Unis," et

Considérant que le gouvernement du Canada impose un droit de péage de 20 centins par tonneau sur tout le fret qui passe par le canal Welland en transit pour un port des Etats-Unis, ainsi qu'un autre droit de péage sur tous les vaisseaux des Etats-Unis et sur tous les passagers en transit pour un port des Etats-Unis, tous ces péages sont sans remise. Et

Considérant que le gouvernement du Canada, conformément à un arrêté du conseil du 4 avril 1892, rembourse 18 centins par tonneau des 20 centins de péage, au canal Welland, sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, à la condition que ces grains soient primitivement expédiés et transportés à Montréal ou à un port à l'est de Montréal pour être exportés, et que, s'ils sont transbordés à un point intermédiaire, ce transbordement soit fait dans les limites

du Canada, mais il n'accorde aucune réduction sur ces produits lorsqu'ils sont expédiés à un port des Etats-Unis, ou lorsqu'ils sont expédiés à Montréal pour l'exportation s'ils sont transbordés dans les limites des Etats-Unis. Et

Considérant que le gouvernement du Canada, par le dit système de réduction et autrement, établit une distinction défavorable aux citoyens des Etats-Unis dans l'usage du dit canal Welland en violation des dispositions de l'article 27 du traité de Washington, conclu le 8 mai 1871. Et

Considérant que le dit canal Welland est relié à la navigation des grands lacs et que je suis convaincu que le passage, par ce canal, des cargaisons en transit pour des ports des Etats-Unis est rendu difficile et onéreux par le dit système différentiel de remise et autrement, et qu'il est réciproquement injuste et déraisonnable;

C'est pourquoi, je soussigné, Benjamin Harrison, président des Etats-Unis d'Amérique, en vertu des pouvoirs à moi conférés à cette fin par le dit acte du congrès, approuvé le 23 juillet 1892, ordonne par les présentes qu'à compter du premier septembre 1882, et jusqu'à nouvel ordre, un droit de péage de 20 centins par tonneau soit prélevé, perçu et versé sur tout le fret de quelque sorte ou nature que ce soit qui passe par le canal du Sault Sainte-Marie en transit pour un port du Canada, que ce fret soit transporté dans un vaisseau des Etats-Unis ou de tous autres pays ; et dans cette porportion je suspends, à compter de la dite date, le droit de passage libre, par le dit canal du Sault Sainte-Marie, de toutes cargaisons ou partie de cargaison en transit pour des ports canadiens.

En foi de quoi j'ai apposé ma signature et fait mettre le sceau des Etats-Unis.

Fait en la cité de Washington ce 18e jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-douze, et de l'indépendance des Etats-Unis d'Amérique la cent dix-septième année.

BENJ. HARRISON.

[SCEAU.]

Par le président,

JOHN W. FOSTER,

Secrétaire d'Etat.

Au passage, par le canal du Sault Sainte-Marie, dans votre région, à compter du premier septembre prochain, de tout vaisseau portant cargaison, vous exigerez les péages tels que précédemment prescrits. Mais il ne sera exigé ou perçu de péages sur le fret transporté et déchargé à Ogdensburg, ou à tout port à l'ouest d'Ogdensburg et au sud d'une ligne partant de la frontière septentrionale de l'Etat de New-York, par le fleuve Saint-Laurent, les grands lacs et leurs chenaux de raccordement jusqu'à la frontière septentrionale de l'Etat du Minnesota.

Le capitaine de chacun de ces vaisseaux sera tenu de fournir un état assermenté, de la forme, en substance, d'une déclaration, indiquant la date, le nom du vaisseau, sa destination, le nom du capitaine, et le nombre de tonneaux et la nature des articles transportés. Si la destination est telle qu'elle exempte le vaisseaux des péages, vous inscrirez le fait dans un livre contenant des colonnes qui donneront les détails énoncés dans la déclaration du capitaine, ainsi que les sommes exigibles et les sommes versées. Au prochain retour du vaisseau vous exigerez les péages, à moins qu'à cette date ou avant cette date, et dans un mois à compter de son passage par le canal, on ne vous fournisse la preuve du déchargement réel de la cargaison à un port ou lieu dans les limites des Etats-Unis sus-décrites. Cette preuve se composera du certificat du percepteur de la douane au port de destination, indiquant l'inscription du vais-

seau à l'entrée et le débarquement des articles à cet endroit. Le certificat sera fait en la formule suivante :—

CERTIFICAT DU DÉCHARGEMENT DE LA CARGAISON TRANSPORTÉE PAR LES CANAUX DU SAULT SAINTE-MARIE.

MAISON DE DOUANE, PORT DE———,
BUREAU DU PERCEPTEUR,———, 189 .

Les présentes sont pour certifier qu'il a été déchargé à ce port du———dont———est capitaine, du port de———, les articles qui suivent*———transportés par le canal du Sault Sainte-Marie, savoir :

Témoin ma signature et mon sceau, ce———jour de———189—.

———

Percepteur.

*Indiquer le nombre de tonneaux.

Si la preuve requise n'était pas fournie dans une période d'un mois à compter du passage du canal par le vaisseau, vous ferez rapport des faits au ministère afin que celui-ci prenne des mesures pour le recouvrement des sommes dues.

Les péages perçus seront déposés à titre de recettes diverses et compris dans un compte spécial transmis au premier auditeur, compte dans lequel la somme totale reçue chaque mois sera portée à l'avoir et la somme déposée au débit, et sera inscrite au livre de talons (Cat. n° 999), avec d'autres perceptions, à titre de " péages pour passage de vaisseaux par le canal du Sault Saint-Marie,———tonneaux de fret, $———."

Un extrait accompagnera chaque compte, et indiquera le nom du vaisseau et du capitaine, le nombre de tonneaux de marchandises, la date de la déclaration du capitaine et de la date du paiement.

Votre respectueux serviteur,
O. L. SPAULDING,
Secrétaire intérimaire.

———

(*Circulaire.*)

PÉAGES DU CANAL DU SAULT SAINT-MARIE.

1892.
N° officiel 161.
Bureau de la navigation.

MINISTÈRE DU TRÉSOR,
WASHINGTON, D.C., 10 septembre 1892.

Aux percepteurs de la douane, des frontières du nord, du nord-est et du nord-ouest,

" Des péages, tels que déterminés par la circulaire officielle n° 145, de 1892, seront perçus dans le cas de vaisseaux qui passent par le canal du Sault Sainte-Marie, et qui sont consignés à des ports américains, mais dont la déclaration dit que la cargaison doit être exportée au Canada, soit pour y être gardée ou pour en être exportée à un pays étranger autre que les Etats-Unis.

" Lorsque la déclaration dit que la destination finale de la cargaison sont les Etats-Unis, ou un pays étranger autre que le Canada par la voie des Etats-Unis, que les articles soient soumis ou non aux " ordres des expéditions," le percepteur donnera un certificat de déchargement en conséquence, à moins qu'après examen il ne constate que la déclaration a été faite avec l'intention de frauder les Etats-Unis ou de cacher la véritable destination finale, et que les péages ont été convenablement payés, auquel cas il retiendra son certificat et prendra des mesures pour la perception des péages dus."

(Signé) O. L. SPAULDING,
Secrétaire intérimaire.

(Circulaire.)

PÉAGES DU CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

1892.
N° officiel 166.
Bureau de la navigation.

MINISTÈRE DU TRÉSOR, 19 septembre 1892.

Aux percepteurs de la douane :

La circulaire n° 161, du 10 septembre 1892, concernant les péages sur le fret expédié dans certains cas à des ports des Etats-Unis *via* le canal du Sault Sainte-Marie, est par les présentes suspendue en attendant plus ample informé.

Signé, O. L. SPAULDING,
Secrétaire intérimaire.

N° 1.—Valeurs totales des articles de commerce reçus de l'Amérique Britannique du Nord pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis, pour être transbordés dans des ports des Etats-Unis, en destination de l'Amérique Britannique du Nord, et expédiés ainsi, durant chaque année de 1873 à 1892, inclusivement.

Année expirée le 30 juin.	Pays de provenance.					Pays de destination.				
	Amérique Britannique du Nord.					Amérique Britannique du Nord.				
	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1873	495,289	12,894,164	5,240	.....	13,394,693	5,282,290	21,320,174	181,720	.....	26,784,184
1874	449,655	13,616,344	97,691	.....	14,163,690	7,150,036	19,843,169	317,534	.....	27,310,739
1875	443,570	17,342,933	256,074	.....	18,042,577	8,999,596	20,283,639	517,060	.....	29,800,295
1876	261,443	22,134,275	195,047	1,137	22,591,902	9,102,600	14,658,358	658,836	94	24,419,888
1877	160,658	12,092,619	218,418	.....	12,471,695	2,879,422	15,551,238	544,018	2,475	18,977,153
1878	163,978	11,627,114	412,966	.....	12,204,058	951,268	11,436,470	524,013	934	12,912,685
1879	194,129	11,606,832	280,079	55	12,081,095	889,539	11,520,877	476,824	2,347	12,889,587
1880	215,131	16,782,315	137,271	.....	17,134,717	1,643,716	14,886,663	531,436	288	17,042,103
1881	171,383	16,758,108	72,555	.....	17,002,046	1,778,836	20,857,827	719,268	333	23,356,264
1882	164,990	28,265,083	113,018	87	28,543,178	2,732,665	34,005,845	855,784	1,190	37,595,484
1883	561,791	29,204,031	36,973	25	29,802,820	2,455,557	35,878,389	971,307	7,335	39,312,568
1884	656,233	12,574,953	188,041	.....	13,419,227	1,740,900	19,717,466	1,475,833	5,186	22,939,385
1885	933,806	12,280,483	308,691	633	13,523,613	1,635,442	16,448,942	1,615,293	781	19,700,458
1886	1,165,973	9,303,864	359,104	32,079	10,861,020	2,040,298	16,369,229	1,825,178	6,174	20,241,079
1887	1,684,730	9,606,175	213,816	.....	11,504,721	1,621,748	19,930,496	635,841	70	22,187,955
1888	1,525,048	6,417,701	372,924	27,134	8,542,817	1,781,028	13,459,169	370,322	1,137	13,611,656
1889	2,596,233	8,355,178	294,859	89,853	11,336,123	2,484,787	18,993,957	665,527	2,704	22,146,975
1890	3,070,657	12,449,772	306,897	174,584	16,001,910	5,277,210	21,140,198	913,106	4,690	27,335,204
1891	3,859,079	15,310,945	422,806	187,640	19,780,470	5,605,614	21,695,992	547,144	34,273	27,883,023
1892	4,393,062	19,005,704	201,373	328,116	23,928,255	2,079,783	24,189,181	428,188	6,962	26,704,114

N° 2.—ÉTAT indiquant la valeur totale des articles de commerce étrangers transportés par le commerce de transit et de transbordement des États-Unis avec les possessions de l'Amérique-Britannique du Nord, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Divisions douanières où ils ont été reçus.	Pays de provenance.					Divisions douanières d'où ils ont été expédiés.	Pays de destination.				
	Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunsw'ck et Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terre-neuve et Labrador.	Bermudes		Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunsw'ck et Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terre-neuve et Labrador.	Bermudes
	$	$	$	$	$		$	$	$	$	$
Alaska	.....	.....	18,274	.....	.....	Alaska	.....	.....	18,274	.....	.....
Baltimore, Md	.....	103,320	81,070	.....	.....	Bangor, Me	.....	3,435,894	.....	.....	.....
Bangor, Me	3,435,894	.....	.....	.....	.....	Boston et Charlestown, Mass	311,640	4,307,155	16	.....	13,615
Boston et Charlestown, Mass	210,922	53,056	.....	.....	.....	Buffalo-Creek, N.-Y	1,600	1,705	1,885	.....	98,798
Buffalo-Creek, N.-Y	.....	1,489,295	.....	.....	.....	Champlain, N.Y	42,919	1,300	.....	.....	628
Champlain, N.-Y	.....	1,362,690	.....	.....	.....	Détroit, Mich	.....	29,458	350	.....	.....
Détroit, Mich	.....	29,808	.....	.....	.....	Duluth, Minn	.....	560,656	34,649	.....	.....
Duluth, Minn	.....	595,305	.....	.....	.....	Huron, Minn	.....	709,119	238,480	.....	.....
Huron, Minn	.....	947,599	.....	.....	.....	New-York, N.-Y	87,968	9,705,473	73,259	5,700	1,129,398
New-York, N.-Y	711,456	841	2,999	328,116	774,869	Niagara, N.-Y	458,323	.....	.....	.....	11,682
Niagara, N.-Y	.....	4,616,859	.....	.....	.....	Dakota Nord et Sud	.....	550,807	.....	.....	.....
Dakota Nord et Sud	.....	550,807	.....	.....	.....	Oswegatchie, N.-Y	.....	.....	.....	528	5,323
Oswegatchie, N.-Y	.....	600,102	.....	.....	.....	Passamaquoddy, Me	.....	.....	.....	734	1,830
Passamaquoddy, Me	33,722	.....	.....	.....	.....	Philadelphie, Pa	.....	53,217	.....	.....	959
Philadelphie, Pa	.....	393,133	.....	.....	.....	Portland et Falmouth, Me	3,620	4,475,548	738	.....	.....
Portland et Falmouth, Me	1,068	1,506,091	.....	.....	.....	Puget-Sound, Wash	.....	6,000	.....	.....	.....
Puget-Sound, Wash	.....	.....	282	.....	.....	San-Francisco, Cal	.....	137,275	60,537	.....	.....
San-Francisco, Cal	.....	.....	98,748	.....	.....	Vermont	1,173,713	1,405	.....	.....	7,533
Vermont	.....	6,756,798	.....	.....	.....	Willamette, Ore	.....	214,169	.....	.....	.....
Totals	4,393,062	19,005,704	201,373	328,116	774,869	Totals	2,079,783	24,189,181	428,188	6,962	1,269,766

N° 3.—Valeur totale des articles de commerce reçus des principaux pays étrangers et autres pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis ou pour être transbordés immédiatement dans des ports des Etats-Unis en destination d'autres pays étrangers, et ainsi expédiés, pour chaque année de 1868 à 1892 inclusivement.

Année expirée le 30 juin.	Pays de provenance.						Pays de destination.						Valeur totale des articles reçus et expédiés.
	Grande-Bretagne et Irlande.	All'magne	Possessions de l'Amérique Britannique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	Grande-Bretagne et Irlande.	All'magne	Possessions de l'Amérique Britannique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1868	10,664,576	132,074	4,864,209	14,967	4,263,621	1,576,157	2,025,023	3,212,123	14,375,419	481,643	116,521	1,304,875	21,515,604
1869	10,891,698	150,382	5,852,678	60,715	2,373,474	1,767,037	2,693,525	1,547,602	15,033,821	448,300	72,875	1,299,861	21,095,984
1870	10,210,455	302,806	7,215,973	103,977	3,309,227	2,049 422	2,946,053	2,116,249	16,689,037	321,331	135,915	983,275	23,191,860
1871	13,473,915	322,110	7,954,060	344,179	1,367,573	1,913,200	4,031,319	1,033,307	18,406,475	346,872	345,224	1,211,840	25,375,037
1872	17,633,231	227,232	9,276,169	174,104	2,227,422	1,874,162	2,743,494	2,263,819	24,042,790	358,151	179,570	1,797,496	31,385,320
1873	19,144,815	250,704	13,394,693	286,607	5,736,904	1,284,462	5,144,175	5,622,325	26,784,184	235,113	319,771	1,993,617	40,099,185
1874	18,832,900	211,907	14,163,690	151,920	4,563,869	926,390	5,391,201	3,866,642	27,310,739	665,214	520,493	1,096,387	38,850,676
1875	18,657,276	325,648	18,042,577	115,527	1,759,308	1,785,947	7,229,912	1,495,285	29,800,295	1,155,004	248,358	757,429	40,686,283
1876	14,304,197	290,489	22,591,902	226,315	2,962,963	1,686,789	11,791,200	2,958,558	24,419,888	1,129,440	600,061	1,163,508	42,062,655
1877	13,732,085	337,897	12,471,695	158,852	1,095,451	1,460,793	7,758,501	1,108,298	18,977.153	329,577	306,311	776,933	29 256,773
1878	10,084,510	378,768	12,204,058	146,822	3,041,957	1,481,033	9,577,050	2,905,230	12,912,685	316,664	319,611	1,305,908	27,337,148
1879	8,795,340	521,917	12,081,095	222,320	1,954,042	1,521,153	8,175,951	2,252,572	12,889,587	330,968	174,757	1,272,032	25,095,867
1880	10,311,139	620,704	17,134,747	239,655	3,606,099	1,942,405	10,856,579	3,658,477	17,042,103	300,148	224,848	1,775,594	33,857,749
1881	14,898,052	721,844	17,002,046	217,444	2,642,550	2,222,122	9,122,079	2,729,246	23,356,264	671,008	177,340	1,648,121	37,704,048
1882	18,911,637	755,560	28,543,178	380,100	5,662,926	3,812,058	11,592,806	5,336,361	37,595,484	800.025	319,257	2,421,526	58,065,459
1883	20,242,222	1,149,195	29,802.820	281,309	3,126,069	4,276,712	11,089,865	2,758,994	39,312,568	2,282,473	352,552	3,081,875	58,878,327
1884	14,036,694	948,901	13,419,227	408,124	3,655,568	4,345,878	5,288,389	2,960,488	22,939,385	2,748,434	221,061	2,656,635	36,814,392
1885	11,064,186	1,140,548	13,523,613	308,293	4,853,354	3,545,544	7,235,519	3,771,524	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	34,435,538
1886	13,142,644	1,462,414	10,861,020	216,078	6,797,879	4,558,229	8,510,097	3,803,566	20,241,079	1,279,399	452,700	2,751,423	37,038,264
1887	17,978,200	1,670,952	11,504,721	111,635	6,780,853	4,720,760	10,052,219	4,353,992	22,187,955	2,002,476	608,121	3,561,358	42,766,121
1888	13,707,240	1,817,511	8,342,817	120,497	4,820,846	4,534,298	6,853,195	2,551,043	15,611,656	3,766,180	563,539	3,997,596	33,343,209
1889	19,080,647	2,582,456	11,336,123	296,654	9,054,736	5,052,610	9,233,659	4,581,064	22,146,975	4,781,110	892,158	5,768,287	47,403,253
1890	20,664,427	2,735,546	16,002,384	639,050	9,659,256	5,898,763	10,656,465	5,097,434	27,335,678	4,944,149	1,215,399	6,450,301	55,699,426
1891	20,879,851	2,819,238	19,780,470	565,338	6,977,901	6,475,119	11,968,808	3,640,940	27,883,023	5,052,318	966,851	7,985,977	57,497,917
1892	21,334,783	2,930,571	23,928,255	1,383,455	11,054,445	8,936,228	20,141,862	6,995,419	26,704,114	4,953,911	1,472,980	9,299,451	69,567,737

COMMERCE DES ÉTATS-UNIS AVEC L'ÉTRANGER.

N° 4.—ÉTAT indiquant la valeur totale des importations et des exportations, et de l'or et de l'argent à numéraire en lingots, aux et des Etats-Unis, par pays et divisions douanières, durant l'année expirée le 30 juin 1893.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS D'ARTICLES DE COMMERCE, PAR PAYS.

Classés d'après l'importance des importations et des exportations.	Pays.	Importations.			Exportations.					Total des importations et exportations.		
		Valeur.	Proportion du groupe total.	Proportion des importations totales.	Indigènes.	Etrangères.	Valeur totale.	Proportion du groupe total.	Proportion des exportations totales.	Valeur.	Proportion du groupe total.	Proportion du total des importations et des export.
	Europe.	$			$	$	$			$		
1	Angleterre et Irlande	156,300,881	39·91	18·89	493,957,868	5,357,464	499,315,332	58·70	48·46	655,616,213	52·77	35·29
	Possessions de l'Amérique Britannique du Nord.											
2	Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	5,168,218	2·97	·62	3,387,712	280,178	3,667,890	3·48	·36	8,836,108	3·16	·48
	Québec, Ontario, Manitoba, Terre de Rupert et les Territoires du N.-O.	26,999,366	15·51	3·26	35,827,559	1,854,057	37,681,616	35·70	3·66	64,680,982	23·13	3·48
	Colombie-Britannique	2,786,619	1·60	·34	1,790,849	159,432	1,950,281	1·84	·19	4,736,900	1·69	·25
	Terreneuve et Labrador	380,344	·22	·05	1,574,458	11,743	1,586,201	1·50	·15	1,966,545	·71	·11
	Total	35,334,547	20·30	4·27	42,580,578	2,305,410	44,885,988	42·52	4·36	80,220,535	28·69	4·32

COMMERCE DE TRANSPORT ÉTRANGER.

N° 5.—VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemin de fer et autres moyens de voiturage, dans des vaisseaux américains et dans des vaisseaux étrangers, durant chacun des exercices de 1857 à 1892, inclusivement, avec la proportion transportée dans des vaisseaux américains (le numéraire et l'or en lingots sont compris de 1857 à 1879 inclusivement, vu qu'on ne peut donner séparément le mode de transport des espèces et des articles de commerce).

Exercice expiré le 30 juin.	Importations.			Exportations.			Importations et exportations totales.				Proportion transportée dans des vaisseaux américains.
	En ch. de f. et autres moy. de voit.	Par des vaisseaux américains.	Par des vaisseaux étrangers.	En ch. de f. et autres moy. de voit.	Par des vaisseaux américains.	Par des vaisseaux étrangers.	En ch. de f. et autres moy. de voit.	Par des vaisseaux américains.	Par des vaisseaux étrangers.	Total.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
1857	.....	259,116,170	101,773,971	.....	251,214,857	111,745,825	.....	510,331,027	213,519,796	723,850,823	70·5
1858	.....	203,700,016	78,913,134	.....	243,491,288	81,153,133	.....	447,191,304	160,066,267	607,257,571	73·7
1859	.....	216,123,428	122,644,702	.....	249,617,953	107,171,509	.....	465,741,381	229,816,211	695,557,592	66·9
1860	.....	228,544,055	134,001,399	.....	279,082,902	121,039,394	.....	507,247,757	255,040,793	762,288,550	66·5
1861	.....	201,164,855	134,106,098	.....	179,972,733	69,372,180	.....	381,516,788	203,478,278	584,995,066	65·2
1862	.....	92,274,100	113,497,629	.....	125,421,318	104,517,667	.....	217,695,418	218,015,296	435,710,714	50·0
1863	.....	109,744,580	143,175,340	.....	132,127,891	199,880,691	.....	241,872,471	343,056,031	584,928,502	41·4
1864	.....	81,212,077	248,350,818	.....	102,849,409	237,442,730	.....	184,061,486	485,793,548	669,855,034	27·5
1865	.....	74,385,116	174,170,336	.....	93,017,756	262,839,588	.....	167,402,872	437,010,124	604,412,996	27·7
1866	.....	112,040,395	333,471,763	.....	213,671,466	351,754,928	.....	325,711,861	685,226,691	1,010,938,552	32·2
1867	.....	117,209,536	300,622,035	.....	180,625,368	280,708,368	.....	297,834,904	581,330,403	879,165,307	33·9
1868	.....	122,965,225	248,659,583	.....	175,106,348	301,886,491	.....	297,981,573	550,546,074	848,527,647	35·1
1869	.....	136,802,024	300,512,231	.....	153,154,748	285,979,781	.....	289,956,772	586,492,012	876,448,784	33·1
1870	.....	153,237,077	309,140,510	.....	199,732,324	329,786,978	.....	352,969,401	638,927,488	991,896,889	35·6
1871	15,187,354	163,285,710	363,020,644	7,798,156	190,378,462	392,801,932	22,985,510	353,664,172	755,822,576	1,132,472,258	31·2
1872	17,635,681	177,286,302	445,416,783	10,015,089	168,044,799	393,929,579	27,650,770	345,341,101	839,346,362	1,212,328,233	28·5
1873	17,070,548	174,739,834	471,806,765	10,799,430	171,566,758	494,915,886	27,869,978	346,306,592	966,723,651	1,340,899,221	25·8
1874	14,513,335	176,027,778	405,320,135	8,509,205	174,424,216	533,885,971	23,022,540	350,451,994	939,206,106	1,312,680,640	26·7
1875	13,083,859	157,872,726	382,949,568	7,304,356	156,385,066	501,838,949	20,388,235	314,257,792	884,788,517	1,119,434,544	25·8
1876	12,148,667	143,389,704	321,139,500	6,324,487	167,686,467	492,215,487	18,473,154	311,076,171	813,354,987	1,142,904,312	27·2
1877	10,697,640	151,834,067	329,565,833	6,767,170	164,826,214	530,354,703	17,464,810	316,660,281	859,920,536	1,194,045,627	26·5
1878	12,965,999	146,499,282	307,407,565	7,511,365	166,551,624	569,583,564	20,477,364	313,050,906	876,991,129	1,210,519,399	25·9
1879	11,983,823	143,590,353	310,499,599	7,439,862	128,425,339	600,769,633	19,423,685	272,015,692	911,269,232	1,202,708,609	22·6
1880	15,142,465	149,317,368	503,494,913	5,838,928	109,029,209	720,770,521	20,981,393	258,346,577	1,224,265,434	1,503,593,404	17·18
1881	17,193,213	133,631,146	491,840,269	8,259,308	116,955,324	777,162,714	25,452,521	250,586,470	1,269,002,983	1,545,041,974	16·22
1882	22,854,946	130,266,826	571,517,802	12,118,371	96,962,919	641,460,967	34,973,317	227,229,745	1,212,978,769	1,475,181,831	15·40
1883	23,003,048	136,002,290	564,175,576	25,089,844	104,418,210	694,331,348	48,092,892	240,420,500	1,258,506,024	1,547,020,316	15·54
1884	20,140,294	135,046,207	512,511,192	26,573,774	98,652,828	615,287,007	46,714,068	233,699,035	1,127,798,199	1,408,211,302	16·60
1885	21,149,476	112,864,052	443,513,801	24,183,299	82,001,691	636,004,765	45,332,775	194,865,743	1,079,518,566	1,319,717,084	14·76
1886	24,555,683	118,942,817	491,937,636	19,144,667	78,406,680	581,973,477	43,700,350	197,349,503	1,073,911,113	1,314,960,966	15·01

1887	27,562,059	121,365,493	543,392,216	21,389,666	72,991,253	621,802,292	48,951,725	194,356,746	1,165,194,508	1,408,502,979	13·80
1888	32,209,459	123,525.298	568,222,357	22,147,368	67,332,175	606.474,964	54,356.827	190 857,473	1,174,697,321	1,419,911,621	13·44
1889	38,227,861	120,782,910	586,120,881	28 436,517	83,022,198	630,942,660	66,664 378	203,805 08	1 217,063,541	1,487,533,027	13·70
1890	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644	73,576,263	202,451,086	1,371,116.744	1,647,139,093	12·29
1891	40,932,755	127,471,678	676,511,763	31,923,439	78,968,047	773,589,324	72,856,194	206,439,725	1,450,101,807	1,729.397,006	11·94
1892	39,726,595	139,139,891	648,535,976	33,220,629	81,033,844	916,023,675	72,947,224	220,173,735	1,564,559,651	1,857,680,610	11·85

NOTES.—1. Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879 inclusivement les exportations comprennent l'or et les espèces.

N° 6.—ÉTAT indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les États-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique, chaque année, de 1871 à 1890.

Exercice terminé le 30 juin.	Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.			Expédiées en transit ou transbordées à destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.		
	Par terre.	Par eau.	Total.	Par terre.	Par eau.	Total.
	$	$	$	$	$	$
1871	6,035,585	1,918,475	7,954,060	15,624,591	2,781,884	18,405,475
1872	8,237,859	1,038,310	9,276,169	19,357,342	4,685,448	24,042,790
1873	11,700,787	1,693,906	13,394,693	20,178,666	6,605,518	26,784,184
1874	12,695,590	1,468,100	14,163,690	20,572,299	6,938,430	27,510,739
1875	16,890,022	1,152,555	18,042,577	23,794,129	6,006,166	29,800,295
1876	21,301,262	1,290,640	22,591,902	19,369,958	5,049,930	24,419,888
1877	10,835,642	1,636,053	12,471,695	17,066,855	1,910,298	18,977,153
1878	10,314,534	1,889,524	12,204,058	11,914,321	998,364	12,912,685
1879	10,098,998	1,982,097	12,081,095	12,030,635	858,952	12,889,587
1880	15,265,177	1,869,570	17,134,747	16,388,673	653,430	17,042,003
1881	15,200,967	1,801,079	17,002,046	22,828,270	527,994	23,356,264
1882	24,665,029	3,878,149	28,543,178	36,613,465	982,019	37,595,484
1883	26,382,370	3,420,450	29,802,820	38,389,318	923,250	39,312,568
1884	13,043,498	375,729	13,419,227	22,120,587	818,798	22,939,385
1885	12,755,686	767,927	13,523,613	19,105,476	594,982	19,700,458
1886	9,593,344	1,267,676	10,861,020	19,428,867	812,212	20,241,079
1887	9,377,041	2,127,680	11,504,721	20,178,365	2,009,590	22,187,955
1888	6,309,024	2,033,793	8,342,817	13,347,876	2,063,780	15,611,656
1889	8,303,171	3,032,952	11,336,123	19,299,965	2,849,263	22,149,229
1890	13,524,298	2,477,612	16,001,910	24,788,152	2,547,052	29,335,201

NOTE.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

N° 7.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises produites ou fabriquées aux Etats-Unis, expédiées des Etats-Unis par la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique passant par la Colombie anglaise à destination de la Chine et du Japon, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

(Préparé d'après les rapports fournis par le chemin de fer Canadien du Pacifique, département de la Trésorerie, Washington.)

Articles.	Exportées au port de						
	Neche, Dakota-N.	Ogdensburg, N.-Y.	Portland, Orégon.	Richford, Vt.	San-Francisco, Cal.	Tacoma, Wash.	Total.
	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.
Haricots					14,160		14,160
Livres		14,460		580			15,040
Coton		685,703		4,252,390			4,938,093
Articles en conserves		90,840			24,490		115,330
Farine			15,451,330		887,800	1,666,000	18,005,130
Ginseng	15,560	58,720					74,280
Verre				6,690			6,690
Houblon	86,520		9,400		15,000		110,920
Cuir					31,320		31,320
Machines	113,825	101,025		7,440			222,290
Effets à l'usage de la personne	3,730	7,065		200			10,995
Vieux verre et fer					234,214		234,214
Savon					29,610		29,610
Suif					22,980		22,980
Lainages		8,000		20,260			28,260
Fil métallique				4,220			4,220
March'dises non dénommées	2,550	85,982	22,770	16,580	33,550		161,432
Appareils électriques				43,382			43,382
Totaux	222,185	1,051,795	15,483,500	4,351,742	1,293,124	1,666,000	24,068,346

N° 8.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises importées de la Chine et du Japon aux Etats-Unis par la voie de la Colombie anglaise, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

(Des rapports fournis par le chemin de fer Canadien du Pacifique ; département du Trésor, Washington.)

Articles.	Importées au port de									
	Buffalo, N.-Y.	Détroit, Mich.	Neche, Dakota-N.	Ogdensburg, N.-Y.	Puget-Sound, Wash.	Portland, Oregon.	Rouse-Point, N.-Y.	Richford, Vt.	San-Francisco, Cal.	Total.
	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	los.	lbs.	lbs.	lbs.
Haricots	.....	.....	.....	7,228	.....	38,620	.....	.....	.....	45,848
Café	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,400	17,400
Curiosités	.....	.....	98,032	341,125	131,690	51,266	.....	27,350	.....	649,463
Cabas	.....	.....	.....	.....	205,250	1,826,200	.....	.....	.....	2,031,450
Chanvre	.....	.....	.....	.....	.....	418,800	.....	.....	.....	418,800
Jute	.....	.....	.....	.....	.....	260,000	.....	.....	.....	260,000
Nattes	.....	.....	.....	93,658	.....	.....	.....	.....	.....	93,658
Huile	.....	.....	.....	.....	10,578	28,210	.....	.....	.....	38,788
Effects à l'usage de la personne	.....	.....	1,829	1,050	.....	.....	.....	.....	.....	2,879
Riz	.....	.....	905,473	252,977	639,385	1,916,172	.....	.....	652,000	4,366,007
Soie	.....	.....	2,644	1,035,160	.....	.....	.....	16,900	.....	1,054,704
Paille tressée	.....	.....	.....	15,978	.....	.....	.....	.....	.....	15,978
Sucre	.....	.....	.....	.....	525,000	901,070	.....	.....	.....	1,426,070
Thé	31,680	248,612	5,307,645	3,741,313	99,791	501,720	31,770	47,364	.....	10,009,895
Marchandises non dénommées	.....	1,500	28,810	336,184	755,173	1,640,154	.....	46,928	.....	2,808,749
Totaux	31,680	250,112	6,344,433	5,824,673	2,366,867	7,582,212	31,770	138,542	669,400	23,239,689

N° 9.—ETAT indiquant les espèces et les poids des marchandises expédiées par le chemin de fer Canadien du Pacifique des ports de l'est des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis sur la côte du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

(Des rapports fournis par le chemin de fer Canadien du Pacifique ; département du Trésor, Washington.)

Articles.	Ports d'où expédiées.						
	Buffalo, N.-Y.	Détroit, Mich.	Neche, Dak.-N.	Ogdensburg, N.-Y.	Rouse's-Point, N. Y.	Richford, Vt.	Total.
	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.
Instruments aratoires			47,400				47,400
Annonces				21,860			21,860
Cirage						2,712	2,712
Bottes et souliers	100		39,023	12,128	850	312,017	364,118
Poudre à pâte			20,636				20,636
Briques			725,528				725,528
Livres						100	100
Conserves			1,212,115	24,690		69,290	1,306,095
Chandelles			24,000				24,000
Fontes		28,000		26,140			54,140
Vêtements				4,060			4,060
Café						40,830	40,830
Laiterie			43,040				43,040
Nouveautés			140,809	367,454	2,960	266,240	777,463
Drogues			160	9,420			9,580
Faïence, porcelaine et poterie			215,388	24,260		2,130	241,778
Appareils électriques		24,000	28,400	595		23,520	76,515
Meubles			148,535	10,120	9,026	5,649	173,330
Glucose			69,310				69,310
Grain			26,940				26,940
Ferronnerie	452	5,440	473,211	55,370	4,338	34,783	573,594
Cercles			24.433				24,433
Effets de ménage	560	25,130	148,295	1,820	1,000	40,555	217,360
Fer—							
Barres, etc			848,331	67,386	144,866	20,000	1,080,583
Tuyaux			198,950				198,950
Boulons			25,100				25,100
Lisses			283,515				283,515
Cuir			1,270	1,010		8,750	11,030
Liqueurs et vins			427,240	1,792			429,032
Machinerie	500	46,250	451,548	87,850		3.200	589,348
Sucre d'érable						2,980	2,980
Instruments de musique			46,220	140,100	2,363	208,426	397,109
Clous			7,300		22,700		30,600
Farine d'avoine			53,870				53,870
Huiles			1,103,943	30,300			1,134,243
Produits d'établ. de conserves			40,560				40,560
Peintures			34,073			880	34,953
Papier	150		375,609	128,375		243,462	747,596
Médicaments brevetés			42,140			123,064	165,204
Matériaux de chem. de fer			20,000	60,000	60,000		140,000
Feutre pour toiture			46,000	1,010			47,010
Corde, cordage, etc			28,120	28,442		98,400	154,962
Articles en caoutchouc				220		32,440	32,660
Réfrigérants			16,000				16,000
Amidon			33,586	198,760			232,340
Savon			28,790	460		320	29,570
Lisses d'acier			104,550				104,550
Poêles			164,925	420			165,345
Sirop			189,450				189,450
Chars urbains			134,500				134,500
Pierre			31,600				31,600
Métal en feuille						69,510	69,510
Goudron			30,680				30,680
Ferblanterie			66,220	26,120		32,000	124,340
Tabac, cigares, etc			91,503	300,365		179,482	571,350
Voitures			47,410			16,105	63,515
Vernis			22,900				22,900
Vannes d'écluses		31,000					31,000
Fil métallique			25,600				25,600

N° 9.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	PORTS D'OÙ EXPÉDIÉES						
	Buffalo, N.-Y.	Détroit, Mich.	Neche, Dak.-N.	Ogdensburg, N.-Y.	Rouse's-Point, N.-Y.	Richford, Vt.	Total.
	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.
Bois—							
Bois de service	.....	.....	35,850	.....	.....	.....	35,850
Pulpe	.....	.....	.....	.....	24,000	.....	24,000
Articles en bois	.....	.....	177,497	.....	.....	26,800	204,297
Déchets	.....	.....	44,070	.....	.....	.....	44,070
Divers	1,217	30	588,702	303,214	29,830	395,086	1,318,079
Total	2,979	159,850	9,254,839	1,933,741	301,933	2,258,731	13,912,073

N° 10.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises expédiées par le chemin de fer Canadien eu Pacifique, des ports des Etats-Unis sur la côte du Pacifique, à des ports de l'est des Etats-Unis, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

(Des rapports fournis par le chemin de fer Canadien du Pacifique, département du Trésor, Washington.)

ARTICLES.	PORTS OÙ EXPÉDIÉES.						
	Buffalo, N.-Y.	Détroit, Mich.	Neche, Dak.-N.	Ogdensburg, N.-Y.	Rouse's-Point, N.-Y.	Richford, Vt.	Total.
	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.
Peaux vertes	.....	.....	770	21,383	.....	.....	22 153
Houblon	.....	.....	48,385	91,650	.....	.....	140·035
Effets de ménage	.....	.....	37,410	.....	.....	300	37·710
Liqueurs	.....	.....	1,200	.....	.....	.....	1·200
Viande hachée	.....	.....	.....	1,000	.....	.....	1,000
Vif-argent	.....	.....	.....	189,000	.....	.....	189,000
Saumon—							
en boîte	26,250	21,000	916,997	323,935	21,210	24,500	1,333,892
mariné	.....	.....	.....	.....	.....	23,100	23,100
Sucre	.....	.....	2,204,977	.....	.....	.....	2,204,977
Bois—							
Non manufacturé	.....	.....	.....	.....	.....	157,124	157,124
Bardeaux	.....	.....	7,488,470	.....	.....	.....	7,488,470
Laine	.....	.....	.....	281,603	186,031	1,215,420	1,683,054
Marchandises, non spécifiées	.....	.....	11,450	150	.....	.....	11,600
Total	26,250	21,000	10,709,659	908,721	207,241	1,420,444	13,293,315

C.—Tableau indiquant le tonnage de certains articles transportés

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.*
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890	3,489	353,738	616,702	90,754	48,438	21,657	33,123
1891	3,126	756,101	142,141	71,903	16,362	68,771	33,951
1892	4,879	620,768	150,269	51,596	72,444	4,236	33,807

* Pommes, farines, toutes sortes, pois et pommes de terre.

sur les canaux de l'État de New-York, pendant les vingt-deux dernières années.

	Marchandises lourdes.					
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
2,371,090	93,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	201,610	1,400,670
1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1,167,901	5,800	26,804	93,181	830,154	202,072	1,157,291
1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686	1,217,150
937,999	524	40,073	93,216	832,397	136,612	1,102,822

D.—Tableau indiquant le tonnage de certains articles transportés sur

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	45,674	313,825	120,599	20,951	.....	904	1,937
1872	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	.....	2,302
1879	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881	9,959	127,832	101,075	24,509	.....	1,844	2,086
1882	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	.....	1,912
1886	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	.....	12,533
1888	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815

* Exercice. † Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

le canal Welland pendant les vingt-deux dernières années qui ont pris fin le 31 1892.

	Marchandises lourdes.						
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	.....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	.....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	.....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349
367,177	127	1,810	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245

E.—Tableau indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt-quatre dernières années.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. *	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Pour cent.	Pour cent.
1869	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	.....	.....
1870	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2·05	.....
1871	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67·59	.....
1872	.....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67·50	.....
1873	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82·10	.....
1874	.....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47·18	.....
1875	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29·38	.....
1876	231	377,317	356,064	6,334	24,488	12,205	4,691	783,331	.....	0·39
1877	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55·52	.....
1878	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109·08	.....
1879	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99·07	.....
1880	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162·06	.....
1881	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11·75	.....
1882	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9·96	.....
1883	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51·06	.....
1884	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37·18	.....
1885	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14·36	.....
1886	488	955,851	351,272	6,799	5,180	.....	4,001	1,353,591	72·11	.....
1887	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85·64	.....
1888	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33·87	.....
1889	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46·88	.....
1890	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21·23	.....
1891	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	27·18	.....
1892	2,485	611,177	141,506	37,570	70,363	3,997	3,472	870,570	10·69	.....

* Pommes, farines de toutes sortes, pois et pommes de terre.

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswégo pendant la même période.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmentation.	Diminution
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tons.	Ton'x.	Pour cent.	Pour cent.
1869.	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815	.....	....
1870.	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	....	11·06
1871.	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11·05	.....
1872.	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	....	36·59
1873.	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	.....	50·80
1874.	.....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	.....	9·14
1875.	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	.....	52·67
1876.	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975	.....	62·67
1877.	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899	.....	52·61
1878.	1,394	24,171	1,383	50,381	.....	10,598	5,222	93,149	..	65·21
1879.	734	25,740	9,268	71,693	.....	16,623	3,110	127,168	.....	52·51
1880.	951	17,466	15,656	82,743	.....	12,598	5,996	135,410	.....	49·43
1881.	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638	.....	56·82
1882.	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804	.....	52·65
1883.	432	22,634	535	32,557	.....	14,384	1,967	72,507	.....	73·00
1884.	404	5,932	413	48,391	.....	12,173	2,819	70,132	.....	73·43
1885.	519	6,484	22	45,264	.....	4,613	2,945	59,847	.....	77·62
1886.	737	9,579	154	42,261	.....	1,671	4,814	59,216	.....	77·88
1887.	790	675	2	44,580	.....	716	1,370	48,133	.....	82·02
1888.	384	2,206	168	6,237	.....	.....	2,196	11,191	.....	95·82
1889.	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	.....	77·61
1890.	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969	.....	79·47
1891.	292	4,298	1,652	27,418	.....	2,130	3,620	39,410	.....	85·28
1892.	273	4,806	5,657	5,283	.....	199	2,340	18,558	..	93·07

F.—Tableau indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland, pendant les vingt-deux années qui ont pris fin le 31 décembre 1892.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*	44,110	310,090	119,541	3,920	.....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	2,693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	2,643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	.....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	.....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	114,276	803	1,196	.....	2,387	430,795
1880	12,467	240,601	162,891	.....	477	.....	1,418	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	.....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	.....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	.....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	.....	4,891	.....	14,571	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	.....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709

* Exercice.

G.—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis, pendant les vingt-deux années qui ont pris fin le 31 décembre 1892.

Année.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	.....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	.....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95 741	59,401	242,264
1873	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8,230	229,053	125,627	.....	5,948	.....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	.....	1,905	525	403	162,405	.....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	.....	341	128,361	.....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	.....	464	.....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	.....	30,611	16,122	1,551	296	.....	.....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	.....	34,320	30,031	924	.....	.....	10	65,285	1,313	5,570	.....	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	.....	684	14	64,002	.....	4,076	.....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	.....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24 891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	.....	9,874	.....	8,170	114,422	698	599	.....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	.....	1	118,203	.....	1,594	.....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	.....	4,790	.....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	.....	10,859	157,530	15	4,406	.....	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	.....	27,492	.....	17,225	236,208	.....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	.....	20,497	275,619	.....	504	208	162,231	1,620	164,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	.....	26,115	253,444	.....	292	705	186,572	1,773	189,342
1892	11,018	26,950	131,222	6,433	36,935	.....	31,992	244,550	.....	576	2	183,895	.....	184,473

H.—TABLEAU indiquant les quantités des céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les vingt-deux années qui ont pris fin le 31 décembre 1893.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York Central et Erié.	Quantité acquittée à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantité acquittée à Oswégo par le canal.	Quantité acquittée par le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874	1,767,598	647,397	2,791,517	1,157,509	243,325	374,226
1875	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	128,361
1879	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882	1,118,776	306,482	3,885,557	864,826	126,804	64,002
1883	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	39,410	253,444
1892	937,999	527,426	5,913,013	870,570	18,558	244,550

* Exercice.

1.—Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	174	62,665	432	121,150	41	17,482	329	97,257	976	298,554
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1882.										
Blé		60,535		46,201		5,203		87,213		199,152
Maïs		7,431		6,075		3,468		38,360		55,334
Seigle		.....		.....		.....		1,954		1,954
Houille		1,673		51,127		112		27,968		80,880
Diverses marchandises		2,939		3,744		1,553		2,605		10,841
Bois de service....pieds M.P.		1,021,957		1,943,568		3,969,790		17,327,483		24,262,798
Bois de construction, pds cub.		125,960		2,847,066		.....		13,500		3,013,526
Douves ..... nombre		59,600		1,065,233		.....		104,000		1,228,833
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	180	68,850	468	130,844	111	68,609	417	127,616	1176	365,929
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1883.										
Blé		32,761		29,385		5,928		76,715		144,789
Maïs		25,651		21,073		36,146		99,272		182,142
Orge		.....		.....		.....		735		735
Seigle		.....		.....		.....		518		518
Avoine		.....		.....		731		.....		731
Houille		8,398		48,329		835		40,388		97,950
Diverses marchandises		5,238		3,590		13,195		2,299		24,322
Bois de service....pieds M.P.		2,102,292		3,455,590		5,287,386		15,143,274		25,988,542
Bois de construction, pds cub.		83,700		3,514,944		.....		70,500		3,669,144
Douves.....nombre		32,876		1,038,349		.....		90,000		1,161,225
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	173	68,250	285	73,057	99	67,637	364	97,794	921	306,738
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1884.										
Blé		38,859		11,618		5,461		75,474		131,412
Maïs		10,841		13,609		26,452		67,909		118,811
Orge		90		.....		.....		.....		90
Seigle		477		.....		.....		.....		477
Avoine		872		.....		7,963		1,911		10,746
Houille		497		28,275		301		10,154		39,227
Bardeaux, bois de chauffage et articles en bois		548		2,538		49		30		3,165
Diverses marchandises		2,073		3,804		11,793		428		18,103
Bois de service....pieds M.P.		3,393,351		1,680,976		8,987,558		18,126,215		32,188,100
Bois de construction, pds cub.		437,356		2,107,780		.....		159,647		2,704,783
Douves.....nombre		.....		75,000		33,741		301,267		410,008

I.—Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	199	67,461	347	80,828	81	35,613	350	106,873	977	290,775
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1885.										
Blé		26,025		3,153		6,882		72,478		108,538
Maïs		16,046		2,462		20,589		78,439		117,536
Orge				228						228
Avoine						217		665		882
Pois		11								11
Seigle										
Houille		1,005		20,318				18,560		39,883
Diverses marchandises		1,941		3,689		1,111		1,086		7,827
Bardeaux, art. en bois, etc		223		9		53		58		343
Bois de service scié, pds M.P.		7,725,105		8,681,081		9,381,654		20,935,270		46,723,110
Bois carré ... pds cubes		601,516		2,849,526		20,692		113,682		3,585,416
Douves ... nombre		104,000		44,000		83,500				231,500
Bois de chauffage ... cordes				783						783
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	261	95,928	426	123,297	118	86,937	358	108,344	1163	414,506
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1886.										
Blé		38,984		30,834		2,937		70,019		142,774
Maïs		48,547		33,315		36,852		99,644		218,358
Orge								572		572
Avoine		6		41		4,331		459		4,837
Pois		450		158						608
Seigle										
Houille		4,007		45,018				11,647		60,672
Diverses marchandises		2,936		6,728		23,687		281		33,622
Bardeaux, art. en bois, etc		329				252		215		1,152
Bois de service scié, pds M.P.		6,915,390		15,719,631		8,953,478		18,405,961		49,994,460
Bois carré ... pds cubes		564,827		2,335,205				35,500		2,935,532
Douves ... nombre		221,280		697,933						919,213
Bois de chauffage ... cordes				390						390
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	250	86,344	372	101,745	107	94,029	163	46,152	892	328,270
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1887.										
Blé		80,757		81,652		200		46,186		208,796
Maïs		12,341		14,775		65,981		20,582		113,679
Orge						9		575		584
Avoine				1,376		11,098		279		12,753
Pois				362						362
Seigle										
Houille		1,436		25,165				2,108		28,709
Diverses marchandises		2,179		4,609		24,395		415		31,598
Bardeaux, art. en bois, etc		1,716		1,081		26				2,823
Bois de service scié, pds M.P.		2,894,767		12,329,728		4,161,349		15,091,355		34,477,199
Bois carré ... pds cubes		498,770		1,285,594						1,784,364
Douves ... nombre				266,697						266,697
Bois de chauffage ... Cordes		299		466						765

I.—Tableau indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	242	86,838	339	93,450	114	104,505	219	60,500	914	345,293
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1888.										
Blé		45,481		60,379		1,353		40,779		147,992
Maïs		38,620		14,251		71,988		71,175		196,024
Orge		...		...		...		...		...
Avoine		672		...		24,967		1,311		26,950
Pois		...		54		57		...		111
Seigle		...		...		71		632		703
Houille		1,603		20,064		...		4,208		25,897
Diverses marchandises		2,165		3,291		22,719		3,722		31,875
Bardeaux, art. en bois, etc.		66		84		141		6		297
Bois de service, scié, pds M.P.		5,262,700		11,977,905		4,451,360		12,539,672		34,230,637
Bois carré ....pds cubes		687,728		1,555,307		19,000		...		2,262,035
Douves ....nombre		106,972		211,436		...		34,000		352,408
Bois de chauffage ....cordes		179		201		...		...		380
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	317	106,048	427	118,071	208	172,873	268	92,442	1220	489,434
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1889.										
Blé		38,127		28,054		1,679		46,767		114,627
Maïs		60,218		43,819		152,858		96,700		353,595
Orge		...		...		...		...		...
Avoine		320		...		25,347		2,145		27,812
Pois		...		...		...		...		...
Seigle		948		634		336		...		1,918
Houille		3,976		21,148		712		1,664		27,500
Diverses marchandises		6,339		5,749		25,082		3,030		40,200
Bardeaux, art. en bois, etc.		...		1		...		51		52
Bois de service, scié, pds M.P.		5,789,226		11,632,330		11,792,850		21,026,211		50,240,617
Bois carré ....pds cubes		924,645		2,934,989		...		...		3,859,634
Douves ....nombre		35,700		194,649		...		...		220,349
Bois de chauffage ....cordes		...		46		...		...		46
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	342	110,056	443	117,400	202	204,542	142	50,622	1129	482,620
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1890.										
Blé		43,308		35,633		7,514		32,239		118,694
Maïs		63,095		51,439		172,756		40,104		327,394
Orge		...		...		3,304		3,215		6,519
Avoine		479		73		27,030		...		27,582
Pois		...		...		14		...		14
Seigle		1,121		...		...		...		1,121
Houille		1,049		21,732		...		615		23,396
Diverses marchandises		3,146		5,683		32,194		2,510		43,533
Bardeaux, art. en bois, etc.		15		1,266		8		...		1,289
Bois de service scié, pds M.P.		5,921,240		5,167,201		10,274,335		14,290,800		35,653,576
Bois carré ....pds cubes		1,141,194		3,395,832		...		...		4,537,026
Douves ....nombre		12,255		19,947		...		...		32,202
Bois de chauffage ....cordes		15		566		...		...		581

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	256	107,575	173	68,061	241	241,317	130	50,063	800	467,016
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1891.										
Blé		62,859		56,953		36,425		33,853		190,090
Maïs		20,510		9,550		137,852		17,039		184,951
Orge		...		...		5,444		4,061		9,505
Avoine		...		...		50,212		1,076		51,288
Pois		390		...		...		...		390
Seigle		29,581		11,296		16,361		7,343		64,581
Houille		158		20,388		...		3,851		24,397
Diverses marchandises		8,369		6,007		37,537		2,578		54,491
Bardeaux, art. en bois, etc.		...		...		...		4		4
Bois de service, scié, pds M P.		4,268,874		4,648,824		8,067,351		18,745,628		35,730,677
Bois carré ... pds cubes		449,406		566,109		...		...		1,015,515
Douves ... nombre		1,000		...		...		...		1,000
Bois de chauffage ... cordes		...		...		...		...		...
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	239	100,324	186	73,140	245	248,837	134	52,087	804	474,388
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1892.										
Blé		74,578		54,764		60,364		36,898		226,604
Maïs		17,477		7,360		146,080		21,631		192,548
Orge		...		...		3,995		2,438		6,433
Avoine		...		...		36,935		...		36,935
Pois		524		...		...		...		524
Seigle		5,066		...		3,718		608		9,392
Houille		775		13,350		...		1,365		15,490
Diverses marchandises		2,139		2,786		44,117		...		49,042
Bardeaux, art. en bois, etc.		1		...		45		9		55
Bois de service, scié, pds M. P.		6,278,253		7,504,256		10,494,692		26,832,564		51,109,765
Bois carré ... pds cubes		754,213		1,421,260		2,601		1,310		2,179,384
Douves ... nombre		46,800		32,838		...		...		79,638
Bois de chauffage ... cordes		...		...		...		...		...

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne, indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1892.

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR.

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.					Allégement sur le chemin de fer Welland.				Allégement en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.
1892.		Ton'x	Pds	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x
29 sept.	Algonquin	1,172	245	40 0	20 6	14 2	13 10	66,001					3,635				110			

NAVIRES AMÉRICAINS—A VAPEUR.

16 avril.	Pueblo	1,054	225	36 0	19 0	14 11	15 0		61,172					10,443				293		
20 do .	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 8	15 0		60,892			279		13,797				387		
21 do .	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 0	15 0		24,795		740	406				215		215		
21 do .	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 6	15 0		65,824			159		12,328				345		
22 do .	Rhoda Emily	654	166	32 0	19 8	14 0	14 0			37,323					2,469				69	
22 do .	Omaha	940	215	34 6	18 9	14 11	14 6	55,922					7,752				232			
3 mai.	Jno. Rugee	950	216	35 0	18 0	14 10	14 5		55,000					5,849				163		
4 do .	Argonaut	985	213	35 0	12 0	14 11	14 6		48,101					4,345				129		
5 do .	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 6	14 4	14,000	34,112			566	6,788	6,071			203	170		
9 do .	Pueblo	1,054	225	36 0	19 0	15 2	14 10	57,000					9,128				273			
9 do .	Escanaba	918	201	35 6	20 1	14 7	14 6	49,242					5,959				178			
12 do .	Omaha	940	215	34 6	18 9	14 10	13 10		56,857					4,629				129		
14 do .	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 9	14 11	64,400				74	10,922				327			
15 do .	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 5	14 5		50,693			299		5,307				148		
29 do .	W. J. Merritt	1,425	265	36 6	16 5	14 1	14 7				1,136	529				110				110
1er juin.	Jas. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 8	15 0		24,920		719	500		7,280				203		
5 do .	W. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	14 7	14 8		51,816			309		7,251				203		
7 do .	F. A. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 3	14 3		24,103		416	799		2,806		42		78		42
7 do .	Argonaut	985	213	35 0	12 0	15 0	15 0		50,217					4,907				137		
13 do .	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	15 0	15 2		42,855		347	446		4,921		188		137		188
17 do .	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 6	15 0		46,335			449		7,732				216		
18 do .	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 2	14 4		42,882		177	405		2,935				82		

J.—Tableau des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland, à Port-Colborne, etc.—*Suite.*

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Suite.*

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.					Allégement sur le chemin de fer Welland.				Allégement en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.
1892.		Ton'x	Pds	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x
19 juin.	Jas. R. Langdon.	1,550	240	42 0	16 8	13 8	14 1	.....	14,459	.....	1,005	352	.....	2,610	.....	27	.....	73	.....	27
24 do .	Escanaba..	918	201	35 6	20 1	15 1	14 8	.....	39,687	.....	404	.....	.....	3,285	.....	114	.....	92	.....	114
25 do .	Topeka..	1,111	228	36 0	19 0	15 6	14 10	.....	62,226	.....	.....	.....	.....	9,526	.....	.....	.....	267	.....	.....
26 do .	W. A. Haskill.	1,441	265	37 0	16 6	14 0	14 6	.....	12,858	.....	943	325	.....	2,738	.....	17	.....	76	.....	17
3 juill..	A. McVittie.	1,553	240	42 0	16 8	14 2	14 4	.....	28,034	.....	640	365	.....	2,143	.....	54	.....	60	.....	54
4 do .	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 10	14 11	.....	50,000	.....	.....	384	.....	9,126	.....	.....	.....	255	.....	.....
7 do .	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 3	14 4	.....	43,230	.....	.....	591	.....	2,593	.....	.....	.....	72	.....	.....
9 do .	Jas. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 0	14 1	.....	15,000	.....	1,063	329	.....	3,628	.....	34	.....	101	.....	34
11 do .	Rhoda Emily	654	166	32 0	19 8	14 6	14 9	.....	39,887	.....	.....	.....	.....	2,695	.....	.....	.....	83	.....	.....
14 do .	Escanaba	918	201	35 6	20 1	14 6	13 8	.....	.....	.....	1,319	.....	.....	.....	.....	36	.....	.....	.....	36
14 do .	W. A. Haskill.	1,441	265	37 0	16 6	13 6	13 4	.....	26,000	.....	.....	823	.....	1,179	.....	.....	.....	33	.....	.....
18 do .	Gov. Smith.	1,547	240	42 0	16 8	14 1	15 1	.....	31,502	.....	755	292	.....	7,357	.....	.....	.....	205	.....	.....
20 do .	Jno. Rugee	950	216	35 0	18 0	14 1	14 7	49,040	.....	.....	.....	.....	2,191	.....	.....	.....	66	.....	.....	.....
20 do .	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 3	14 9	.....	27,795	.....	679	373	.....	2,721	.....	85	.....	75	.....	85
25 do .	W. J. Averill.	1,425	265	36 6	16 5	14 6	15 0	.....	47,053	.....	.....	419	.....	7,356	.....	.....	.....	206	.....	.....
27 do .	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 5	15 3	.....	17,821	.....	1,440	.....	.....	6,177	.....	60	.....	172	.....	60
27 do .	Jas. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 0	15 2	.....	14,899	.....	1,071	340	.....	.....	.....	159	.....	.....	.....	159
31 do .	H. A. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 11	14 10	.....	50,536	.....	576	.....	.....	9,596	.....	.....	.....	269	.....	.....
1er août.	W. A. Haskill.	1,441	265	37 0	16 6	14 7	15 2	.....	56,615	.....	.....	210	.....	8,595	.....	.....	.....	241	.....	.....
5 do .	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 6	15 4	.....	44,499	.....	300	440	.....	9,662	.....	.....	.....	270	.....	.....
7 do .	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 11	15 7	.....	50,179	15,529	.....	216	.....	12,641	.....	.....	.....	353	.....	.....
13 do .	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 10	14 8	.....	45,000	.....	.....	680	.....	8,480	.....	.....	.....	237	.....	.....
16 do .	W. J. Averill.	1,425	265	36 6	16 5	14 10	15 3	.....	52,506	.....	.....	355	.....	9,719	.....	.....	.....	272	.....	.....
17 do .	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 7	15 0	.....	42,217	.....	400	417	.....	6,012	.....	85	.....	168	.....	85
19 do .	Jas. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 2	14 4	.....	.....	.....	1,120	614	.....	.....	.....	75	.....	.....	.....	75
	W. A. Haskill.	1,441	265	37 0	16 6	13 6	14 6	.....	42,899	.....	.....	386	.....	1,923	.....	.....	.....	53	.....	.....
23 do .	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 9	14 10	.....	27,663	.....	848	338	.....	.....	.....	231	.....	.....	.....	231
28 do .	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	15 2	15 5	.....	63,891	.....	.....	258	.....	13,002	.....	.....	.....	364	.....	.....
31 do .	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 9	15 2	.....	59,552	.....	.....	131	.....	8,532	.....	.....	.....	239	.....	.....
1er sept.	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 2	15 3	.....	29,660	.....	743	363	.....	5,962	.....	43	.....	166	.....	43

5 do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	10	15	2		61,639			333		13,654				382		
6 do	Escanaba	918	201	35	6	20	1	14	10	14	8	49,602					5,594				167			
7 do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	15	3	15	2		59,509			430		12,845				360		
10 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	15	1	15	8		64,634			328		14,089				394		
11 do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	5	15	3		59,281			145		8,536				239		
15 do	Kate Butteronie	693	174	32	0	20	0	14	8	14	8	38,500					2,582				77			
	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	14	5	15	3		34,666		647	336		9,619				269		
16 do	Topeka	1,111	228	36	0	19	0	15	7	15	3		65,000					11,871				332		
17 do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	9	14	11		61,768			67		8,410				235		
19 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	15	0	15	3		45,593		349	393		12,569				352		
21 do	Jno. Rugee	950	216	35	0	18	0	14	5	14	7		54,360					3,612				102		
25 do	Jas. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	9	15	5		34,473		630	337		6,031		59		169		59
26 do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	15	4	15	2		66,848		260			13,656				382		
27 do	Omaha	940	215	34	6	18	9	15	7	15	1	60,332					11,400				342			
28 do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	9	15	3		60,484			162		9,080				254		
2 oct.	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	0	15	8		31,897		1,062			7,040		39		197		39
4 do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	15	3	15	7		66,959			226		14,655				410		
5 do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	9	14	10		54,000			243		8,198				229		
7 do	Dewar	1,029	222	37	0	19	0	15	10	15	4		63,851					13,926				390		
8 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	15	1	15	2		64,430			279		12,682				355		
12 do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	4	15	7		50,474		388	286		12,555		70		352		70
15 do	Jno. Rugee	950	216	35	0	18	0	14	8	15	0		57,441					6,194				174		
	Omaha	940	215	34	6	18	9	14	11	14	4		58,855					5,441				152		
17 do	W. A Haskill	1,441	265	37	0	16	6	13	3	14	8		14,697		816	393		2,738				77		
23 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	13	0	15	1		17,023		920	392		4,943				138		
30 do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	14	3	15	3		60,000			284		7,988				223		
3 nov.	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	1	15	1		38,340		327	525		7,732				216		
	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	0	15	6		50,000			498		7,335				205		
9 do	Rhoda Emily	654	166	32	0	19	8	13	9	14	0	34,000					2,787				83			
17 do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	13	1	14	6		35,766			562		2,980				83		
	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	4	14	8		50,000			503		7,940				222		
20 do	Dewar	1,029	222	37	0	19	0	15	3	15	3		61,000					10,562				295		
23 do	Topeka	1,111	228	36	0	19	0	15	2	15	3		62,733					9,989				280		
25 do	Jno. Rugee	950	216	35	0	18	0	15	0	15	3		58,000					8,642				241		
29 do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	13	8	14	0		39,617			621		4,805				135		
	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	13	1	14	3	15,416	19,605			679		2,922				81		
30 do	Pueblo	1,054	225	36	0	19	0	15	0	15	2		62,301					10,507				294		
	Mont Eagle	1,035	237	35	0	19	8	15	0	15	2		57,855					9,040				253		
2 déc.	Omaha	940	215	34	6	18	9	14	6	14	10		59,512					7,126				200		

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

4 juill.	W. S. Coosthwaite	640	197	34	8	13	3						47,697					2,513				70		
25 août	Baltic	870	202	34	7	16	6	14	8	14	6		67,000					5,736				160		

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne.—*Suite.*

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR—*Fin.*

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par le canal.									Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau dans le canal.		Trajet.		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.	
		Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.				De	À			
1892.		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	P.	pcs.			Cts.	H.	M.
29 sept.	Algonquin	62,366	.....	.....	.....	1,871	.....	.....	.....	.....	1,871	13	6	Duluth	Kingston	2	3	0

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Suite*

16 avril	Pueblo	.....	50,729	.....	.....	.....	1,421	.....	.....	.....	1,421	13	8	Chicago	Kingston	2	3	0
20 do	H. R. James	.....	47,095	.....	.....	.....	1,319	.....	.....	279	1,598	13	4	do	Ogdensburg	2	4	0
21 do	J. R. Langdon	.....	24,795	.....	525	.....	695	.....	525	406	1,626	13	3	do	do	2	3	0
21 do	F. H. Prince	.....	53,496	.....	.....	.....	1,498	.....	.....	159	1,657	13	5	do	do	2	5	0
22 do	Rhoda Emily	.....	.....	34,854	.....	.....	.....	976	.....	.....	976	13	7	do	Kingston	2	1	0
22 do	Omaha	48,170	.....	.....	.....	1,446	.....	.....	.....	.....	1,446	13	8	Gladstone	do	2	3	0
3 mai	Jno. Rugee	.....	49,151	.....	.....	.....	1,377	.....	.....	.....	1,377	13	10	Chicago	do	2	2	15
4 do	Argonaut	.....	43,756	.....	.....	.....	1,226	.....	.....	.....	1,226	14	7	do	do	2	2	0
5 do	Gov. Smith	7,212	28,041	.....	.....	217	786	.....	.....	566	1,569	13	3	do	Ogdensburg	2	6	0
9 do	Pueblo	47,872	.....	.....	.....	1,437	.....	.....	.....	.....	1,437	13	8	do	Kingston	2	2	30
9 do	Escanaba	43,283	.....	.....	.....	1,299	.....	.....	.....	.....	1,299	13	9	do	do	2	2	30
12 do	Omaha	.....	52,228	.....	.....	.....	1,463	.....	.....	.....	1,463	13	9	do	do	2	2	0
14 do	J. R. Langdon	53,478	.....	.....	.....	1,605	.....	.....	.....	74	1,679	13	6	do	do	2	3	0
15 do	W. A. Haskill	.....	45,386	.....	.....	.....	1,271	.....	.....	299	1,570	13	10	do	Ogdensburg	2	2	0
29 do	W. J. Merritt	.....	.....	.....	1,026	.....	.....	.....	1,026	529	1,555	13	11	do	do	2	2	0
1er juin	Jas. R. Langdon	.....	17,640	.....	719	.....	494	.....	719	500	1,713	13	7	do	do	2	3	0
5 do	W. A. Haskill	.....	44,565	.....	.....	.....	1,248	.....	.....	309	1,557	13	11	do	do	2	2	30
7 do	F. A Prince	.....	21,297	.....	374	.....	597	.....	374	799	1,770	13	11	do	do	2	2	0
7 do	Argonaut	.....	45,310	.....	.....	.....	1,269	.....	.....	.....	1,269	14	0	do	Kingston	2	2	0
13 do	A McVittie	.....	37,934	.....	159	.....	1,063	.....	159	446	1,668	13	11	do	Ogdensburg	2	4	0
17 do	W. J. Averill	.....	38,603	.....	.....	.....	1,081	.....	.....	449	1,530	13	11	do	do	2	3	0
18 do	H. R. James	.....	39,947	.....	177	.....	1,119	.....	177	405	1,701	13	11	do	do	2	1	45
19 do	Jas. R. Langdon	.....	11,849	.....	978	.....	332	.....	978	352	1,662	13	11	do	do	2	2	0
24 do	Escanaba	.....	36,402	.....	290	.....	1,020	.....	290	.....	1,310	13	9	do	do	2	3	0
25 do	Topeka	.....	52,700	.....	.....	.....	1,476	.....	.....	.....	1,476	14	0	do	Kingston	2	2	30

26	do	W. A. Haskill		10,120		926		284		926	325	1,535	13	0	do	Ogdensburg.	2	2 30
3	juillet	A. McVittie		25,891		586		725		586	365	1,676	13	11	do	do	2	2 0
4	do	W. J. Averill		40,874				1,145			384	1,529	14	0	do	do	2	2 30
7	do	H. R. James		40,637				1,138			591	1,729	14	0	do	do	2	2 0
9	do	Jas. R. Langdon		11,372		1,029		319		1,029	329	1,677	13	7	do	do	2	2 0
11	do	Rhoda Emily		36,922				1,034				1,034	14	0	do	do	2	2 0
14	do	Escanaba				1,283				1,283		1,283	13	11	do	do	2	1 0
14	do	W. A. Haskill		24,821				695			822	1,517	13	9	do	do	2	1 15
18	do	Gov. Smith		24,145		755		677		755	293	1,725	13	11	do	do	2	3 0
20	do	Jno. Rugee	46,849				1'405					1,405	14	0	do	Kingston	2	2 0
20	do	A. McVittie		25,074		594		703		594	373	1,670	13	11	do	Ogdensburg	2	2 30
25	do	W. J. Averill		39,697				1,112			419	1,531	14	0	do	do	2	2 30
27	do	H. R. James		11,644		1,380		327		1,380		1,707	14	0	do	do	2	6 30
27	do	Jas. R. Langdon		14,899		912		418		912	340	1,670	13	0	do	do	2	2 30
31	do	H. A. Prince		40,940		576		1,147		576		1,723	13	11	do	do	2	2 30
1er	août	W. A. Haskill		48,020				1,345			210	1,555	13	11	do	do	2	3 0
5	do	Gov. Smith		34,787		300		975		300	440	1,715	13	11	do	do	2	3 0
7	do	A. McVittie		37,538	15,529			1,052	435		216	1,703	13	11	do	Kingston	2	3 30
13	do	H. R. James		36,520				1,023			680	1,703	13	11	do	Ogdensburg	2	2 40
16	do	W. J. Averill		42,787				1,199			355	1,554	14	0	Chicago	do	2	3 0
17	do	F. H. Prince		36,205		315		1,014		315	417	1,746	13	11	do	do	2	3 0
19	do	Jas. R. Langdon				1,045				1,045	614	1,659	13	6	do	do	2	1 15
		W. A. Haskill		40,976				1,148			386	1,534	13	10	do	do	2	1 30
23	do	Gov. Smith		27,663		617		775		617	338	1,730	14	0	do	do	2	4 15
28	do	A. McVittie		50,889				1,425			258	1,683	13	11	do	do	2	3 30
31	do	W. J. Averill		51,020				1,429			131	1,560	14	0	do	do	2	3 15
1er	sept.	H. R. James		23,098		700		647		700	363	1,710	14	0	do	do	2	3 0
5	do	J. R. Langdon		47,985				1,344			333	1,677	13	7	do	do	2	4 0
6	do	Escanabo	44,008				1,321					1,321	13	11	do	Kingston	2	2 30
7	do	F. H. Prince		46,664				1,307			430	1,737	13	10	do	Ogdensburg	2	4 15
10	do	Gov. Smith		50,545				1,416			328	1,744	13	11	do	do	2	3 45
11	do	W. A. Haskill		50,745				1,421			145	1,566	13	11	do	do	3	3 0
15	do	Kate Butteroni	35,918				1,078					1,078	14	0	do	Kingston	2	2 0
		A. McVittie		25,047		647		702		647	336	1,685	13	11	do	Ogdensburg	2	4 15
16	do	Topeka		53,129				1,488				1,488	14	0	do	do	2	4 0
17	do	W. J. Averill		53,358				1,495			67	1,562	14	0	do	do	2	3 0
19	do	H. R. James		33,024		349		925		349	393	1,667	13	10	do	do	2	4 30
21	do	Jno. Rugee		50,478				1,421				1,421	14	0	do	do	2	2 0
25	do	Jas. R. Langdon		28,442		571		797		571	337	1,705	13	7	do	do	3	4 0
26	do	F. H. Prince		53,192				1,490			260	1,750	13	11	do	do	2	4 15
27	do	Omaha	48,932				1,468					1,468	13	10	do	Kingston	2	4 0
28	do	W. A. Haskill		51,404				1,440			162	1,602	14	0	do	Ogdensburg	2	3 25
2	oct.	Gov Smith		24,857		1,023		697		1,023		1,720	13	11	do	do	2	3 0
4	do	A. McVittie		52,304				1,465			226	1,691	13	10	do	do	2	4 0
5	do	W. J. Averill		45,802				1,283			243	1,526	13	11	do	do	2	3 0
7	do	Dewar		49,925				1,398				1,398	13	11	do	do	2	4 0
8	do	H. R. James		51,748				1,449			279	1,728	13	11	do	do	2	4 20
12	do	J. R. Langdon		37,919		318		1,062		318	286	1,666	13	6	do	do	2	4 45
15	do	Jno. Rugee		51,247				1,435				1,435	14	0	do	do	2	2 0
		Omaha		53,414				1,496				1,496	13	11	do	do	2	2 0

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne, indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1892.

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR.

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par le canal.									Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau au milieu.	Trajet.		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret roulant.			De	A		
1892.		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton x.	Pds pcs.			cts.	H. M.
17 oct.	W. A. Haskill		11,959		816		335		816	393	1,544	13 8	Chicago	Ogdensburg.	2	3 0
23 do	Gov. Smith		12,080		920		339		920	392	1,651	13 6	do	do	2	2 0
30 do	A. McVittie		52,012				1,457			284	1,741	13 11	do	do	2	2 30
3 nov.	H. R. James		30,608		327		858		327	525	1,710	13 10	do	do	2	4 0
	J. R. Langdon		42,665				1,195			498	1,693	13 5	do	do	2	3 15
9 do	Rhoda Emily	31,213				937					937	13 4	do	Kingston	2	2 0
17 do	W. A. Haskill		32,786				919			562	1,481	13 4	do	Ogdensburg.	2	1 45
	F. H. Prince		42,060				1,178			503	1,681	13 9	do	do	2	3 0
20 do	Dewer		50,438				1,413				1,413	14 0	do	do	2	3 0
23 do	Topeka		52,744				1,477				1,477	14 0	do	do	2	4 0
25 do	Jno. Rugee		49,358				1,383				1,383	14 0	do	do	2	4 0
29 do	A. McVittie		34,812				975			621	1,596	13 5	do	do	2	2 30
	H. R. James	15,416	16,683			463	468			679	1,610	13 4	do	do	2	2 30
30 do	Pueblo		51,794				1,451				1,451	13 9	do	do	2	3 15
	Mount Eagle		48,815				1,367				1,367	13 10	do	do	2	6 15
2 déc.	Omaha		52,386				1,467				1,467	13 10	do	do	2	3 30

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

4 juill.	W. S. Coosthwaite		45,184				1,266				1,266		Chicago	Ogdensburg.	2	1 30
25 août.	Baltic		61,264				1,716				1,716	13 10	do	Kingston	2	3 30

K.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Classe 3.												
Fer, en gueuse	858	459	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	371	.....
do tout autre	.....	9	5	.....	7	15	.....	418	.....	.....	.....	.....
Pierre, pour la taille	233	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes	.....	1	.....	.....	513	49	33	.....	.....	.....	.....	54
Orge	.....	259	.....	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maïs	69,066	17,474	109,191	55,552	44,401	116,517	24,609	66,443	195,350	139,798	52,539	53,689
Fleur de farine	4,476	5,920	5,089	9,659	2,874	2,934	6,140	3,865	6,841	3,065	3,324	2,874
Farines, toutes sortes	.....	.....	1,188	.....	16	125	87	100	148	222	67	16
Avoine	.....	.....	.....	872	.....	.....	.....	.....	320	479	.....	.....
Pois	.....	.....	726	433	11	608	362	.....	.....	.....	390	524
Seigle	.....	1,269	518	477	.....	.....	.....	.....	1,284	1,120	64,978	9,119
Graines, toutes sortes	.....	37	2	.....	42	33	.....	12	3	2	2	75
Tabac, brut	.....	1	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....	1	.....
Blé	77,061	161,692	76,379	84,822	52,157	86,815	160,063	93,915	70,815	75,515	159,785	194,281
Tous autres produits agricoles, légumes	.....	1	.....	.....	1	.....	17	.....	798	3	2	.....
Peaux vertes et sal., cornes et sab.	.....	.....	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20
Chevaux	.....	1	.....	.....	2	1	1	2	2	3	2	2
Saindoux et huile de saindoux	361	206	6	.....	.....	22	.....	54	.....	.....	100	.....
Lard	5,141	278	212	318	30	936	418	265	1,220	221	201	.....
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	.....	.....	4	68	29	39	32	117	.....	103
Total, classe 3	157,196	187,609	193,393	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545	281,762	260,757
Classe 4.												
Cendre	13	10	3	36	97	44	113	85	107	70	40	17
Meubles	4	12	6	10	5	6	9	2	.....	1	2	1
Verre, de toutes sortes	47	6	1	.....	.....	.....	.....	3	.....	1	1	.....
Mélasse	.....	18	43	.....	.....	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Clous	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
Huile	.....	425	.....	78	7	6	14	.....	4	6	.....	.....

K.—ÉTAT indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, etc.—*Fin.*

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Classe 4—Fin.												
Peinture	.....	4	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Poix et goudron	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre	.....	.....	2	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre, brute	291	484	269	317	.....	.....	12	.....	.....	.....	.....	.....
Térébenthine	.....	2	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Whisky, bière et autres spiritueux	.....	25	35	.....	.....	8	.....	3	20	26	105	6
Marchandises non énumérées	60	105	53	37	29	100	72	105	193	142	278	36
Total, classe 4	415	1,092	412	480	138	193	236	198	324	246	426	60
Classe 5.												
Barils, vides	1	3	.....	37	128	6	88	40	.....	.....	.....	1
Bois de service, scié	2,849	3,639	6,311	7,531	19,945	18,707	7,001	5,175	6,118	3,579	3,908	1,678
Douves, pipes et barils	1,001	2,359	2,024	200	856	332	184	139	.....	.....	.....	8
do Indes occident. et pipes	1,198	1,130	451	863	.....	287	131	1,623	270	.....	.....	200
Bois de const., carré, sur navires	3,227	1,574	290	.....	639	1,330	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do en radeaux	3,250	1,149	2,314	7,365	11,128	15,410	14,390	11,586	9,302	.....	5,680	440
Articles en bois	76	205	199	68	76	101	45	25	.....	1	.....	.....
Total, classe 5	11,602	10,059	11,589	16,064	32,772	36,173	21,839	18,588	15,690	3,580	9,588	2,327
Classe spéciale.												
Houille	.....	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total	169,213	198,835	205,394	168,715	132,968	244,514	213,834	183,899	292,827	224,371	291,776	263,144

L.—TABLEAU indiquant la quantité du fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Erié, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Classe 3.												
Briques	81	96	78	200	44	66	3	187	84	252	469	.....
Ciment et chaux hydraulique	38	533	508	219	117	498	1,740	1,177	823	62	2,380	1,570
Argile, chaux et sable	121	56	56	.....	.....	1	134	95	3	8	206	240
Poisson	18	406	.....	.....	.....	1	95	1	80	26	7	426
Gypse	.....	.....	.....	.....	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	16,476	11,246	8,725	2,031	12,356	6,629	153	9,148	15,513	20,003	2,855	1,171
do en gueuse	8,131	3,575	2,460	43	23	10	368	573	250	20	112	74
do tout autre	960	686	528	366	290	76	1,997	297	290	584	595	387
Sel	5,175	1,820	5,324	802	1,574	5,609	4,197	3,599	4,216	7,440	4,391	2,034
Pierre, pour la taille	5	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	12	.....	145
Fleur de farine	.....	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	.....	.....
Farines	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	31	.....	.....	.....	.....
Avoine	.....	.....	264	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes de terre	359	23	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....
Graines, de toutes sortes	65	14	.....	.....	.....	.....	.....	24	215	100	.....	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	2	.....	25	1	1	.....	.....	35	19	.....	52	.....
Chevaux	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	.....	.....	72	.....	16
Lard	.....	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....	33	.....	.....
Laine	.....	3	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	13	2	13
Tous autres articles non énumérés	.....	.....	.....	.....	.....	6	4	77	.....	1	2	.....
Total, classe 3	31,371	18,460	17,994	3,707	14,428	12,896	8,702	15,244	21,495	28,674	11,071	6,076
Classe 4.												
Cendre, potasse et perlasse	.....	.....	.....	.....	226	20	.....	.....	.....	10	31	88
Faïencerie et poterie	24	116	137	47	10	40	164	336	112	11	251	8
Bois de teinture, etc.	.....	.....	2	.....	.....	1	4	.....	.....	.....	.....	.....
Meubles	3	4	4	1	.....	9	1	1	.....	.....	1	3
Verre, toutes sortes	97	359	156	160	32	39	53	77	71	23	30	152
Manille	.....	5	5	17	.....	7	5	1	.....	.....	.....	.....
Mélasse	14	58	3	.....	.....	23	1	7	56	.....	.....	32

L.—Tableau indiquant la quantité du fret passée à l'ouest de Montréal, etc.—*Suite.*

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Classe 4—Fin.												
Clous	258	576	1,085	160	205	389	147	578	736	453	560	276
Huile, en barils	54	119	122	80	10	82	28	22	9	11	64	2
Peinture	47	124	103	161	24	36	80	59	49	24	61	15
Poix et goudron	1	.....	50	1	.....	5	1	.....	.....	13	22	15
Résine	.....	11	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....
Cendre de soude	3,177	1,040	1,801	1,427	164	975	1,116	1,196	766	554	377	352
Acier	29	.....	3	142	.....	1	423	3	3	1	.....	269
Pierre brute	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre	5	465	375	290	64	316	207	98	7	551	412	1,320
Etain	959	641	1,669	1,832	10	549	2,225	198	480	40	23	27
Térébenthine	.....	.....	1	1	.....	1	1	1	1	2	.....	.....
Blanc de plomb	.....	14	.....	3	.....	3	4	2	4	19	3	6
Blanc de céruse	10	5	19	.....	9	.....	7	.....	33	34	50	71
Whisky, bière, etc.	91	564	791	364	259	174	287	228	124	350	294	220
Marchandises non énumérées	984	1,992	2,608	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422	1,180	810	538
Total, classe 4	5,753	6,093	8,957	5,687	1,725	3,678	5,373	4,066	3,873	3,277	2,989	3,394
Classe 5.												
Barils, vides	40	130	179	.....	.....	227	.....	.....	2	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur navires	.....	175	318	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois	26	23	.....	3	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 5	66	328	497	3	2	227	.....	.....	2	.....	.....	.....
Classe spéciale.												
Houille	.....	.....	40	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total	37,190	24,881	27,488	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951	14,060	9,470

M.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland de ports américains à des ports américains, dans les saisons de navigation en 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.

Articles.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Briques	22	.....	3	.....	.....	.....	41	.....	.....	.....	4	.....	.....
Ciment et chaux hydraulique	.....	.....	2	.....	.....	.....	31	.....	4	.....	.....	.....	.....
Poisson	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	1	.....
Fer, chemin de fer	.....	.....	.....	142	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do tout autre	.....	79	114	90	40	.....	45	.....	.....	520	1	10	1
Sel	.....	.....	.....	8	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	494	.....
Pierre, pour la taille	258	.....	.....	38	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes	.....	1	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Orge	.....	.....	537	735	.....	.....	.....	1,709	2	.....	6,519	8,113	6,433
Maïs	16,122	30,031	32,433	66,128	53,707	63,229	93,503	83,431	102,974	147,045	180,842	127,494	131,222
Fleur de farine	.....	.....	107	2,041	1,715	124	7,591	11,780	8,563	5,017	9,204	6,802	11,018
Foin, pressé	.....	.....	.....	.....	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Farines, de toutes sortes	.....	.....	5	8,579	8,170	.....	13,201	10,726	11,598	17,224	20,482	26,096	31,724
Tourteaux oléagineux	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Avoine	296	.....	.....	731	9,874	882	4,790	12,050	26,510	27,492	27,030	52,823	36,935
Pommes de terre	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....
Seigle	.....	.....	684	.....	.....	.....	.....	.....	179	.....	.....	.....	.....
Graines, de toutes sortes	.....	16	.....	662	511	.....	236	44	48	151	135	256	50
Blé	30,611	34,320	30,227	54,282	40,956	53,235	53,258	37,678	39,999	39,229	31,527	32,097	26,950
Produits agricoles, légumes	.....	.....	5	3	.....	.....	2	2	.....	.....	14	42	.....
Peaux vertes et salées, etc	.....	.....	.....	60	73	.....	414	170	39	.....	.....	.....	.....
Chevaux	.....	.....	1	6	6	.....	1	2	.....	1	1	3	.....
Saindoux et h. de saindoux, etc	.....	.....	.....	5	7	.....	13	14	19	32	30	10	.....
Viandes, autres que le lard	.....	.....	1	12	4	.....	1	18	14	3	15	2	29
Lard	.....	.....	1	163	.....	.....	106	108	19	21	88	73	1
Moutons	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Laine	.....	.....	.....	95	.....	.....	1,125	86	18	452	.....	1,237	70
Total, classe 3	47,309	64,447	64,129	133,782	115,092	117,470	174,359	157,820	189,986	237,188	275,893	255,553	244,433
Classe 4.													
Instruments aratoires	.....	3	.....	1	.....	.....	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....
Poterie et faïencerie	.....	4	1	1	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....
Meubles	.....	.....	15	25	16	.....	21	24	30	30	21	7	.....

M.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 4—Fin.													
Verrerie, de toutes sortes	.....	.....	66	.....	1	.....	2	.....	.....	.....	.....	1	.....
Clous	.....	102	7	51	26	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Huile, en barils	.....	.....	995	206	255	.....	6	8	.....	.....	.....	1	.....
Peinture	.....	.....	3	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	44
Cendre de soude	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Acier	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	1
Pierre brute	192	29	33	87	7	.....	38	.....	.....	2	.....	.....	.....
Blanc de plomb	.....	2	6	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....
Whisky, bière et tous autres spiritueux	14	.....	12	156	26	.....	21	63	151	190	228	167	46
Marchandises non énumérées	1	49	91	941	481	2	824	469	1,453	1,679	1,822	1,865	1,331
Total, classe 4	207	189	1,237	1,479	812	2	916	573	1,638	1,902	2,075	2,041	1,422
Classe 5.													
Bois de service, scié, sur navires	33,555	30,462	34,182	34,189	43,713	44,668	43,776	29,845	28,333	55,074	38,030	45,504	54,173
Cercles	.....	.....	.....	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	9	.....	9	9	76	111	463	.....	6	51	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....	82	.....	.....	.....	.....
Articles en bois, etc	1	4	43	30	11	.....	2	26	141	333	8	4	54
Total, classe 5	33,565	30,466	34,234	34,279	43,800	44,779	44,241	29,871	28,562	55,458	38,038	45,508	54,227
Classe spéciale.													
Houille	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124	615	1,382	651
Pierre, impropre à la taille	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,681	18	.....	.....
Cryolithe	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,620	1,773	.....
Total, classe spéciale	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805	2,253	3,155	651
Grand total	81,952	96,266	110,286	174,912	163,997	167,225	224,916	189,427	221,064	297,353	318,259	306,257	300,733

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Coborne à destination de Montréal ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1892.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	629	167	462
do do	658	163	495
do "Alma Munro"	674	284	390
do "Cuba"	660	268	392
do "Lake Michigan"	510	216	294
do do	510	249	261
do "St. Magnus"	1,041	....	420
do do	1,035	633	402
do do	1,023	635	388
Voilier canadien "Kildonan"	1,140	288	852
Vapeur norvégien "Wergeland"	294	245	49
Total	8,174	3,148	4,405

Nombre de cargaisons de blé	11	
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston	8,174	tonneaux.
do transbordée à Kingston	3,148	"
do transportée à Montréal sans transbordement à Kingston	4,405	"
do restant à Kingston	621	"

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1892.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	476	.....	476
do "Cuba"	654	261	393
do do	448	.....	448
do do	644	239	405
do "Alma Munro"	625	54	571
do "Lake Michigan"	482	202	280
do do	490	181	309
Voilier canadien "Jennie"	924	350	574
do do "Jno. Gaskin"	1,023	358	665
do do "Regina"	826	256	570
Total	6,592	1,901	4,691

Nombre de cargaisons de maïs	10	
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	6,592	tonneaux.
do transbordée à Kingston	1,901	"
do transportée à Montréal sans transbordement à Kingston	4,691	"

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leur cargaison de pois et de seigle, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1892.

POIS.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Lake Michigan"	524	253	271
SEIGLE.			
Vapeur canadien "Alma Munro"	507	112	395
do do	629	227	402
do do	627	247	380
do do	659	252	407
do "Cuba"	616	258	358
Totaux	3,038	1,096	1,942

Nombre de cargaisons de seigle 5
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston ..... 3,038 tonneaux.
do transbordée à Kingston ..... 1,096 "
do transportée à Montréal sans transbordement à Kingston ..... 1,942 "

Récapitulation du nombre des navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain jusqu'à Kingston, la quantité transbordée et la quantité transportée à Montréal, pour la saison de 1892.

—	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé	11	
Maïs	10	
Pois	1	
Seigle	5	
Total		27
	Tonneaux.	Tonneaux.
Quantité de blé passée par le canal Welland en destination de Montréal	8,174	
do maïs do do	6,592	
do pois do do	524	
do seigle do do	3,038	
Total passé par le canal Welland		18,328
Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston, savoir :—		
Blé	3,148	
Maïs	1,901	
Pois	253	
Seigle	1,096	
Total transbordé		6,398
Quantité des susdites cargaisons transportées à Montréal sans transbordement à Kingston, savoir :—		
Blé	4,405	
Maïs	4,691	
Pois	271	
Seigle	1,942	
Total de la quantité à Montréal		11,309
Quantité restant à Kingston		621
Total		18,328

O.—Tableau indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	98	69,430	60	30,082	69	62,288	20	11,837	247	173,637
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Maïs		16,776		7,360		27,742		5,341		57,219
Pois		524		.....		.....		.....		524
Seigle		5,066		.....		2,862		608		8,536
Blé		74,528		54,764		56,520		16,739		202,551
Total		96,894		62,124		87,124		22,688		268,830

				Tonneaux.
98 cargaisons sur les vapeurs canadiens, quantité totale				96,894
60 do	voiliers	do	do	62,124
69 do	vapeurs américains		do	87,124
20 do	voiliers	do	do	22,688

P.—QUANTITÉ totale de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1892.

Sommaire.		Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens, 98 cargaisons de grain		96,894	
Voiliers do 60 do		62,124	
Total, navires canadiens		.....	159,018
Vapeurs américains, 69 cargaisons de grain		87,124	
Voiliers do 20 do		22,688	
Total, navires américains		.....	109,812
Total, navires canadiens et américains		.....	268,830
Distribué comme suit :—			
2 cargaisons transportées à Montréal dans des navires sans transbordement à Kingston		.....	924
25 do arrivées à Kingston dans des navires canadiens, avec un chargement de		18,328	
Transbordé à Kingston	6,398		
Déchargé	621		
		7,019	
Quantité transbordée à Montréal sans transbordement à Kingston		.....	11,309
Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs cargaisons comme suit :—			
131 cargaisons dans des navires canadiens	139,766		
89 do do américains	109,812		
Quantité moyenne déchargée		249,578	
Quantité transbordée pour Montréal		238,361	
Total, quantité transbordée pour Montréal		.....	244,759
Quantité prise à Ogdensburg et transbordée à Montréal		.....	4,341
do transbordée à Cardinal	3,838		
do restant à Kingston	3,659		
		.....	7,497
Total		.....	268,830

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, pour les saisons de 1891 et 1892.

	1891.		1892.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des navires canadiens	209	190,664	158	159,018
do do do do américains	77	90,153	89	109,812
Total	286	280,817	247	268,830
Quantité transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal	.....	259,655	.....	244,759
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston	.....	17,196	.....	12,233
Quantité restant à Kingston	.....	1,241	.....	3,659
Quantité transbordée à Cardinal	.....	2,725	.....	3,838
Quantité transportée aux élévateurs à Ogdensburg et transbordée à Montréal	.....	.....	.....	4,341
Total	.....	280,817	.....	268,830

2 navires ont transporté leurs cargaisons à Montréal sans transbordement en 1892 contre 3 en 1891.
25 navires ont allégé leurs cargaisons à Kingston en 1892, contre 44 en 1891.
220 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons à Kingston en 1892, contre 239 en 1891.

R.—ÉTAT indiquant la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canal et voie ferrée, de 1884 à 1892, inclusivement, et quantité exportée pendant la même période.

Année.	Recettes par le canal Lachine.	Recettes par les chemins de fer C.P. et G.T.	Total, recettes à Montréal.	Expédié par le fleuve Saint-Laurent et le chemin de fer G.T.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1884	297,326	528,032	825,358	246,643
1885	678,866	550,425	1,229,291	1,463,932
1886	650,910	595,756	1,246,666	2,033,098
1887	341,568	452,748	794,316	509,010
1888	123,213	542,007	665,220	70,809
1889	119,958	812,750	932,708	88,914
1890	200,896	1,448,187	1,649,083	244,380
1891	102,162	1,616,004	1,718,166	791,691
1891	341,376	5,536,818	5,878,194	5,081,459

S.—QUANTITÉ de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1892, inclusivement, et montant des péages perçus sur cette houille.

Année.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total, tonneaux.	Montant des péages perçus. — Taux, 20 cts par tonneau.
	Montée.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		$ cts.
1885	.....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886	.....	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887	.....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888	.....	172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889	.....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188 60
*1890	80	116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222 30
1891	.....	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928 20
1892	.....	183,244	651	12,391	15,330	211,616	42,284 13

NOTE.—Les péages sur la houille bitumineuse passée par le canal Welland pendant la saison de 1890, ont été réduits de 20 à 10 centins le tonneau, par A.C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891 et 1892 étant de 20 centins le tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest.

T.—ETAT indiquant la quantité de houille passée par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1892, inclusivement.

Année.	Quantité passée en franchise.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Montant des péages perçus sur la quantité descendue à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ cts.
1885	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887	7,5 9	121,618	129,197	18,242 70
1888	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890	6,538	135,168	141,706	20,275 20
1891	7,951	141,701	149,652	21,255 15
1892	7,543	157,134	164,677	23,570 10

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1883 à 1892, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	3	2	.....
Produits agricoles non énumérés, légumes	.....	3	3
do do animaux	.....	6	.....
Instruments aratoires	.....	.....	1
Orge	.....	.....	735
Houille	.....	89,344	5,372
Maïs	109,191	6,815	66,128
Faïencerie et poterie	.....	.....	1
Poisson	.....	.....	1
Fleur de farine	5,089	.....	2,041
Meubles	6	8	25
Verrerie	1	9	.....
Chevaux	.....	.....	6
Peaux vertes et salées	77	26	60
Fer, chemin de fer	.....	.....	142
do tout autre	5	39	90
Saindoux et huile de saindoux	6	1	5
Farines, de toutes sortes	1,188	138	8,579
Viandes, autres qne le lard	.....	2	12
Manille	.....	.....	4
Mélasse	43	4	1
Clous	.....	.....	51
Avoine	.....	.....	731
Huile, en barils	.....	300	206
Tourteaux oléagineux	.....	.....	1
Pois	726	.....	.....
Lard	212	13	163
Peinture	.....	.....	6
Guénilles	.....	.....	271
Seigle	518	.....	.....
Sel	.....	.....	8
Pierre, pour la taille	.....	2,584	38
do ouvrée	269	353	87
Graines de toutes sortes	2	.....	662
Acier	1	.....	.....
Sucre	2	.....	.....
Spiritueux, bière, etc	35	98	156
Tabac, brut	.....	5	.....
Suif	.....	2	.....
Blé	76,379	3,835	54,282
Blanc de plomb	.....	.....	5
Laine	.....	.....	95
Toutes autres marchandisess, non énumérées	52	109	665
Barils, vides	.....	4	.....
Bois de chauffage, sur navires	.....	930	.....
Cercles	.....	.....	26
Bois de service, scié, sur navires	6,311	792	34,732
Douves et fonds de barils	.....	31	.....
do pipes	2,024	2,738	.....
do Indes occidentales	451	1,946	.....
Douves, saloirs	.....	.....	25
Bardeaux	.....	.....	9
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	1	.....
Bois de construction, carré	2,604	74,329	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	199	35	30
Total	205,394	184,502	175,455

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	36	10	...
Produits agricoles, non énumérés, légumes	...	7	...
do do animaux	...	2	...
Instruments aratoires	...	9	...
Orge	38	52	...
Houille	...	32,598	4,293
Maïs	55,552	9,552	53,707
Bestiaux	...	1	...
Poisson	...	13	...
Fleur de farine	9,659	...	1,715
Meubles	10	17	16
Verrerie, de toutes sortes	...	10	1
Foin, pressé	...	...	13
Chevaux	...	2	6
Peaux vertes, cornes et sabots	...	...	73
Fer, tout autre	...	8	40
Cryolithe et miner. chim., et autre minerai, excep. le fer	...	10	...
Saindoux et huile de saindoux	...	2	7
Farines, de toutes sortes	...	5	8,170
Viandes, autres que le lard	...	28	4
Marbre	...	...	1
Clous	1	...	26
Avoine	872	...	9,874
Huile, en barils	78	354	255
Pois	433	...	...
Lard	318	...	...
Seigle	477	...	...
Sel	...	364	...
Pierre, pour la taille	...	2,059	15
do impropre à la taille	317	190	7
Graines, de toutes sortes	...	111	511
Mouton	...	...	1
Spiritueux, bière, etc	...	11	26
Térébenthine	1	...	...
Blé	84,822	2,549	40,975
Tous autres articles et marchandises non énumérés	37	104	480
Barils, vides	37	3	1
Bois de chauffage, sur navires	...	930	...
Bois de service, scié, sur navires	7,531	85	45,239
Douves et fonds, barils	...	22	...
do pipes	200	487	...
do Indes occidentales	863	406	...
Bardeaux	...	7	76
Bois de construction, carré	7,365	50,414	...
Articles en bois et bois en partie fabriqué	68	3	11
Total	168,715	100,425	165,543

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 28 mai 1884.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1885.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	97	.....	.....
Pommes	513	.....	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1	.....	.....
do do animaux	2	.....	.....
Orge	.....	.....	228
Houille	.....	31,350	4,974
Maïs	44,401	9,906	63,229
Faïence et poterie	1	.....	.....
Fleur de farine	2,874	.....	124
Meubles	5	11	.....
Chevaux	2	1	.....
Fer, en gueuse	.....	100	.....
do tout autre	7	.....	.....
Minerai de fer	.....	.....	987
Saindoux et huile de saindoux	.....	2	.....
Farines, de toutes sortes	16	.....	.....
Avoine	.....	.....	882
Huile, en barils	7	568	.....
Pois	11	.....	.....
Peinture	.....	68	.....
Lard	30	.....	.....
Sel	.....	407	.....
Pierre, pour la taille	.....	3,749	.....
do ouvrée	.....	8	.....
Graines, de toutes sortes	42	10	.....
Spiritueux, bière, etc	.....	25	.....
Suif	2	4	.....
Blé	52,157	2,003	53,235
Toutes autres marchandises non énumérées	28	8	2
Barils, vides	128	8	.....
Bois de chauffage, sur navires	.....	540	.....
Bois de service, scié	19,945	6,774	49,561
Douves et fonds	856	604	.....
Bardeaux	.....	.....	111
Bois de construction, carré	11,767	69,616	.....
Articles en bois	76	.....	.....
Total	132,968	125,762	173,333

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 18 centins par tonneau à compter du 1er juillet 1885, par A. C. du 4 juillet 1885.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports d'Ontario entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1886.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	44	10	11
Pommes	49	.....	.....
Produits agricoles non énumérés, légumes	.....	1	1
Briques	.....	.....	41
Ciment et chaux hydraulique	.....	.....	26
Houille	.....	49,724	5,400
Maïs	116,517	8,871	93,503
Fleur de farine	2,934	.....	7,591
Meubles	6	15	21
Verrerie, de toutes sortes	.....	.....	2
Chevaux	1	.....	1
Peaux vertes et salées, etc.	.....	.....	414
Fer, en gueuse	.....	617	43
do tout autre	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux	22	9	13
Farines, de toutes sortes	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard	67	64	1
Marbre	.....	2	.....
Mélasse	28	7	.....
Clous	.....	.....	4
Avoine	.....	41	4,790
Huile	6	28	6
Pois	608	.....	.....
Lard	936	407	106
Peinture	1	1	.....
Guénilles	.....	.....	13
Sel	.....	29	1
Pierre, pour la taille	.....	4,314	.....
do brute	.....	103	38
Graines, de toutes sortes	33	3	236
Sucre	.....	.....	3
Spiritueux, bière, etc.	8	12	21
Tabac, brut	25	.....	.....
Suif	1	2	1
Blé	86,815	969	53,258
Laine	.....	.....	1,125
Marchandises non énumérées	100	46	793
Barils, vides	6	2	.....
Flottes	.....	20	.....
Bois de service, scié, sur navires	18,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc.	.....	22	.....
Douves et fonds, barils	.....	57	.....
do pipes	332	339	.....
do Indes occidentales	287	444	.....
Bardeaux	.....	12	463
Bois de construction, carré	16,740	44,335	.....
Articles en bois	101	45	2
Total	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 avril 1886.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	113	.....	.....
Pommes	33	.....	.....
Produits agricoles non énumérés, légumes	.....	.....	2
Instruments aratoires	.....	.....	9
Orge	.....	.....	1,709
Houille	.....	25,968	1,163
Maïs	24,609	6,898	83,431
Poisson	.....	.....	2
Fleur de farine	6,140	.....	11,780
Meubles	9	9	24
Chevaux	1	1	2
Peaux vertes et salées, etc	.....	.....	170
Fer, en gueuse	.....	1,137	.....
do tout autre	.....	7	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	6	14
Farines, de toutes sortes	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard	29	15	18
Clous	1	.....	.....
Avoine	.....	.....	12,050
Huile	14	190	8
Tourteaux oléagineux	17	.....	.....
Pois	362	.....	.....
Lard	418	86	108
Pierre, pour la taille	.....	3,531	.....
do brute	12	543	.....
Graines	.....	4	44
Sucre	15	.....	1
Spiritueux	.....	99	63
Blé	160,063	4,940	37,678
Laine	.....	.....	86
Toutes autres marchandises non énumérées	72	123	468
Barils, vides	88	.....	24
Bois de service, scié	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds, barils	.....	27	.....
do pipes	184	.....	.....
do Indes occidentales	131	838	.....
Bois de construction, carré	14,390	21,351	.....
Articles en bois et bois en partie ouvré	45	1	2
Total	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 mars 1887.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	85	.....	.....
Pommes	.....	45	.....
Orge	.....	.....	2
Ciment et chaux hydraulique	.....	.....	4
Houille	.....	27,183	878
Maïs	66,443	25,469	102,974
Faïencerie et poterie	.....	4	1
Fleur de farine	3,865	.....	8,563
Meubles	2	1	30
Verre, de toutes sortes	3	2	.....
Foin, pressé	.....	20	.....
Chevaux	2	.....	.....
Peaux vertes et salées	.....	.....	39
Fer, en gueuse	.....	549	.....
do tout autre	418	490	.....
Saindoux et huile de saindoux	54	12	18
Farines, de toutes sortes	100	.....	11,598
Viandes, autres que le lard	39	6	14
Avoine	.....	.....	26,510
Huile	.....	3	.....
Pois	.....	54	.....
Lard	265	61	19
Chiffons	.....	.....	14
Seigle	.....	632	179
Pierre, pour la taille	.....	6,535	.....
do brute	.....	126	.....
Graines, de toutes sortes	12	1	48
Acier	.....	.....	3
Sucre	.....	2	4
Spiritueux	3	2	151
Suif	.....	.....	1
Blé	93,915	14,365	39,999
Laine	.....	.....	18
Tous autres effets et marchandises non énumérés	105	34	1,435
Barils, vides	40	.....	133
Bois de service, scié	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils	15	7	.....
do pipes	124	.....	.....
do Indes occidentales	1,623	13	.....
do saloirs	1	1	.....
Bardeaux	.....	.....	6
Bois de construction, carré, sur navires	11,586	33,669	.....
Articles en bois	25	.....	8
Total	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1889.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	107	5	.....
Houille	.....	25,931	1,124
Maïs	195,350	11,200	147,045
Faïencerie et poterie	.....	1	1
Poisson	.....	5	.....
Fleur de farine	6,841	.....	5,017
Meubles	.....	4	30
Chevaux	2	.....	1
Fer, en gueuse	.....	613	.....
do tout autre	.....	.....	520
Saindoux et huile de saindoux	.....	5	19
Farines, de toutes sortes	148	.....	17,224
Viandes, autres que le lard	32	2	3
Mélasse	.....	.....	88
Avoine	320	.....	27,492
Huile, en barils	4	2	.....
Tourteaux oléagineux	798	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	1
Lard	1,220	114	21
Seigle	1,284	634	.....
Sel	.....	316	.....
Pierre, pour la taille	.....	6,784	.....
do brute	.....	11	2
do impropre à la taille	.....	375	1,681
Graines, de toutes sortes	3	.....	151
Spiritueux, bière, etc	20	8	190
Suif	.....	.....	13
Blé	70,815	7,241	39,229
Laine	.....	.....	452
Marchandises	193	129	1,591
Barils, vides	.....	.....	173
Bois de service, scié	6,118	4,669	71,055
Mâts, espars, etc	.....	220	.....
Traverses de chemins de fer	.....	852	.....
Billots	.....	.....	158
Douves et fonds, barils	.....	4	.....
do pipes	202	304	.....
do Indes occidentales	68	559	.....
Bardeaux	.....	.....	51
Piquets, etc	.....	17	.....
Bois de construction, carré	9,302	70,579	240
Articles en bois, etc	.....	.....	2
Total	292,827	130,584	313,574

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 18 mars 1889.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1890.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	70	.....	.....
Tous autres produits, animaux	14	.....	.....
do légumes	1	.....	.....
Orge	.....	.....	6,519
Briques	.....	.....	4
Houille	.....	22,781	615
Maïs	134,966	11,584	180,842
Poisson	49	.....	.....
Fleur de farine	3,065	.....	9,204
Meubles	1	1	21
Verre, de toutes sortes	1	.....	.....
Chevaux	3	.....	1
Fer, tout autre	.....	.....	1
Cryolithe	.....	1,280	1,620
Saindoux et huile de saindoux	.....	5	30
Farines	222	.....	20,482
Viandes	.....	.....	15
Avoine	479	73	27,030
Huile, en barils	6	.....	.....
Tourteaux oléagineux	2	.....	.....
Peinture	.....	.....	3
Pois	.....	.....	14
Lard	221	19	88
Pommes de terre	.....	.....	1
Seigle	1,120	1	.....
Sel	.....	701	.....
Pierre, pour la taille	.....	5,761	.....
do brute	.....	639	18
Graines, de toutes sortes	2	.....	135
Spiritueux, etc	26	.....	228
Suif	54	.....	.....
Blé	75,515	5,241	31,527
Blanc de plomb	.....	.....	1
Marchandises	142	32	1,822
Barils, vides	.....	.....	7
Bois de chauffage, sur navires	.....	1,398	.....
Bois de service, scié, sur navires	3,195	3,767	47,590
do en radeaux	384	.....	.....
Douves et fonds, pipes	.....	187	.....
do Indes occidentales	.....	36	.....
Bardeaux	.....	.....	14
Bois de construction, carré, sur navires	.....	73,112	.....
do en radeaux	.....	17,683	.....
Articles en bois	1	.....	1
	219,539	144,301	327,833
Maïs 16,033			
Avoine 400			
	16,433	.....	*16,433
Total	235,972	144,301	311,400

*Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation), à destination de Montrèal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêtés en conseil du 26 février et du 5 mai 1890.

U.—ETAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	40	.....	.....
Produits agricoles	2	.....	42
Orge	.....	.....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Houille	.....	20,698	1,382
Fleur de farine	3,324	.....	6,802
Poisson	.....	.....	1
Meuble	2	2	7
Verre	1	.....	1
Chevaux	2	2	3
Foin	.....	21	.....
Fer, en gueuse	371	128	.....
do tout autre	.....	1,036	10
Saindoux et huile de saindoux	100	16	10
Farines, de toutes sortes	67	.....	26,096
Viandes, autres que le lard	.....	1	2
Mélasse	.....	20	18
Avoine	.....	.....	52,823
Huile	.....	.....	1
Pois	390	.....	.....
Lard	201	.....	73
Chiffons	.....	.....	60
Seigle	64,978	969	.....
Graines, de toutes sortes	2	.....	256
Sel	.....	1,861	494
Pierre pour la taille	.....	6,602	.....
do brute	.....	7	.....
Tabac	1	.....	.....
Suif	.....	9	8
Blé	159,785	692	32,097
Douves, pipes	.....	8	.....
Whisky et toutes autres liqueurs	105	57	167
Laine	.....	.....	1,237
Marchandise	278	6	1,779
Cryolithe	.....	1,098	1,773
Bois de service, sur navires	2,991	1,300	56,456
do en radeaux	917	.....	.....
Bois de construction, carré, en radeaux	5,680	14,638	.....
Barils	.....	.....	4
	291,776	54,315	317,209
Maïs 12,169			
Blé 5,648			
	17,817	.....	*17,817
Total	309,593	54,315	299,392

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation), à destination de Montréal, ou quelque port à l'est de ce point, par arrêté en conseil du 25 mars 1891.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	17	2	.....
Pommes	54	.....	.....
Orge	.....	.....	6,433
Maïs	53,689	7,637	131,222
Houille	.....	14,839	651
Farine	2,874	.....	11,018
Poisson	9	.....	.....
Meubles	1	.....	7
Peaux vertes et salées	20	.....	.....
Chevaux	2	.....	.....
Fer, en gueuse	.....	100	.....
do tout autre	.....	765	1
Farines, de toutes sortes	16	.....	31,724
Viandes, autres que le lard	94	.....	29
Avoine	.....	.....	36,935
Huile	.....	7	.....
Pois	524	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	1
Lard	.....	.....	44
Seigle	9,119	273	.....
Sel	.....	865	.....
Graines, de toutes sortes	75	.....	50
Acier	.....	.....	1
Pierre pour la taille	.....	1,264	.....
Sucre	.....	.....	20
Blé	194,281	5,373	26,950
Whisky, bière, spiritueux, etc.	6	15	46
Laine	.....	.....	70
Marchandises non énumérées	36	13	1,304
Barils vides	1	.....	29
Bois de service, scié, sur navires	1,678	150	83,403
Bois de construction, carré	440	42,768	440
Douves et fonds, pipes	8	80	.....
do do Indes occidentales	200	76	.....
Bardeaux	.....	.....	25
Total	263,144	74,227	330,403
*Blé	+4,341	—4,341	.....
Total	267,485	69,886	330,403

* Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été admise sur le blé, le blé-d'inde, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, descendus sur toute la longueur des canaux de Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, ou autres ports à l'est de Montréal, et tels produits exportés du pays, et dans ces cas seulement.

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	38	52	.....
Maïs	55,552	9,552	53 707
Avoine	872	.....	9,874
Seigle	477	.....	.....
Blé	84,822	2,549	40,975
Total du grain	141,761	12,153	104,556
Autres articles	26,954	88,272	60,987
Total	168,715	100,425	165,543
1885.			
Orge	.....	.....	228
Maïs	44,401	9,906	63,229
Avoine	.....	.....	882
Pois	11	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	52,157	2,003	53,235
Total du grain	96,569	11,909	117,574
Autres articles	36,399	113,853	55,759
Total	132,968	125,762	173,333
1886.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	116,517	8,871	93,503
Avoine	.....	41	4,790
Pois	608	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	86,815	969	53,258
Total du grain	203,940	9,881	151,551
Autres articles	40,574	108,246	82,703
Total	244,514	118,127	234,254
1887.			
Orge	.....	.....	1,709
Maïs	24,609	6,898	83,431
*Avoine	.....	.....	12,050
Pois	362	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	160,063	4,940	37,678
Total du grain	185,034	11,838	134,868
Autres articles	28,800	55,794	69,447
Total	213,834	67,632	204,315

* Il n'y a pas de remise sur l'avoine pour 1887, 1888 et 1889.

U.—État indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	.....	.....	2
Maïs	66,443	25,469	102,974
Avoine	.....	.....	26,510
Pois	.....	54	.....
Seigle	.....	632	179
Blé	93,915	14,365	39,999
Total du grain	160,358	†40,520	169,664
Autres articles	23,541	73,281	68,803
Total	183,899	113,801	238,467
1889.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	195,350	11,200	147,045
Avoine	320	.....	27,492
Pois	.....	.....	.....
Seigle	1,284	634	.....
Blé	70,815	7,241	39,229
Total du grain	267,769	19,075	213,766
Autres articles	25,158	111,509	99,808
Total	292,927	130,584	313,574
1890.			
Orge	.....	.....	6,519
Maïs	150,999	11,584	180,842
Avoine	879	73	27,030
Pois	.....	.....	14
Seigle	1,120	1	.....
Blé	75,515	5,241	31,527
Total du grain	228,513	16,899	‡245,932
Autres articles	7,459	127,402	81,901
Total	235,972	144,301	327,833
1891.			
Orge	.....	.....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Avoine	.....	.....	52,823
Pois	390	.....	.....
Seigle	64,978	969	.....
Blé	159,785	692	32,097
Total du grain	277,692	6,805	220,527
Transbordé à Ogdensburg pour Montréal	† 17,817	.....	– 17,817
Total	295,509	.....	202,710
Autres articles	14,084	47,510	96,682
Grand total	309,593	54,315	299,392

† En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité du grain ci-dessus ont été transbordés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc, et une remise de 18 centins par tonneau allouée.

‡ Sur cette quantité de grain, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg pour Montréal.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	.....	.....	6,433
Maïs	53,689	7,637	131,232
Avoine	.....	.....	36,935
Pois	524	.....	.....
Seigle	9,119	273	.....
Blé	104,281	5,373	26,950
Total, grain	257,613	13,283	201,540
Quantité prise à Ogdensburg et transbordée à Montréal.	* 4,341	4,341	.....
Total	261,954	8,942	201,540
Autres articles	5,531	60,944	128,863
Grand total	267,485	69,886	330,403

V.—Sommaire de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.

	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.
Grain	10,650	121,876
Autres articles	173,852	53,579
Total	184,502	175,455
1884.		
Grain	12,153	104,556
Autres articles	88,272	60,987
Total	100,425	165,543
1885.		
Grain	11,909	117,574
Autres articles	113,853	55,759
Total	125,762	173,333
1886.		
Grain	9,881	151,551
Autres articles	108,246	82,703
Total	118,127	234,254
1887.		
Grain	11,838	134,868
Autres articles	55,794	69,447
Total	67,632	204,315
1888.		
Grain	25,599	169,664
Autres articles	73,281	68,803
Total	98,880	238,467
1889.		
Grain	19,075	213,766
Autres articles	111,509	99,808
Total	130,584	313,574
1890.		
Grain	16,899	* 245,932
Autres articles	127,401	81,901
Total	144,300	327,833
1891.		
Grain	6,805	* 220,527
Autres articles	47,510	96,682
Total	54,315	317,209
1892.		
Grain	8,942	201,540
Autres articles	60,944	128,863
Total	69,886	330,403

* De cette quantité, 16,433 ton. de grain ont été transb. à Montréal en 1890, et 17,817 ton. en 1891.

CANAUX—

ETAT COMPARATIF pour les années

—	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Welland, 1891	205 00	.....	.....	6,519 99	28,972 97
do 1892	.....	242 54	.....	11,510 42	25,056 46
Augmentation	.....	242 54	.....	4,990 43	.....
Diminution	205 00	.....	.....	.....	3,916 51
Canaux du Saint-Laurent, 1891	15 52	.....	.....	201 50	8,151 22
do 1892	.....	.....	.....	570 75	9,949 00
Augmentation	.....	.....	.....	369 25	1,797 78
Diminution	15 52	.....	.....	.....	.....
Canal Chambly, 1891	.....	.....	.....	.....	3,310 07
do 1892	.....	.....	.....	19 45	3,463 15
Augmentation	.....	.....	.....	19 45	153 08
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canal Rideau, 1891	.....	.....	.....	41 14	609 33
do 1892	.....	.....	72 00	9 20	847 23
Augmentation	.....	.....	72 00	.....	237 90
Diminution	.....	.....	.....	31 94	.....
Canaux de l'Ottawa, 1891	.....	.....	.....	541 88	8,064 90
do 1892	.....	.....	.....	432 50	6,526 48
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	109 38	1,538 42
Canal Saint-Pierre, 1891	.....	.....	.....	28 89	154 70
do 1892	31 10	.....	1 06	180 14	254 58
Augmentation	31 10	.....	1 06	151 25	99 88
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canal de la Vallée de la Trent, 1891	.....	.....	.....	2 70	71 53
do 1892	.....	.....	.....	78 50	59 00
Augmentation	.....	.....	.....	75 80	.....
Diminution	.....	.....	.....	.....	12 53
Canal Murray, 1891	.....	.....	.....	13 52	54 85
do 1892	.....	.....	.....	24 39	66 32
Augmentation	.....	.....	.....	10 87	11 47
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Total, augmentation	.....	242 54	73 06	5,475 73	.....
Total, diminution	189 42	.....	.....	.....	3,167 35

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1891, $49,834.98; revenu actuel, $300,516.99.

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1892, $40,030.83; revenu actuel, $318,680.21.

REVENU.

terminées le 31 décembre 1891 et 1892.

Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
28,772 52	25,662 27	31,879 90	33,200 17	29,979 75	14,234 57	976 16	200,403 30
21,838 60	26,462 27	26,650 27	31,281 49	30,205 81	21,176 64	2,053 42	196,477 92
.....	800 00	.....	.....	226 06	6,942 07	1,077 26	.....
6,933 92	.....	5,229 63	1,918 68	.....	.....	.....	3,925 38
13,629 48	15,732 89	12,600 99	10,688 44	10,892 53	8,640 03	101 37	80,653 97
15,877 85	16,916 14	12,486 40	10,973 91	12,225 28	9,043 62	82 34	88,125 29
2,248 37	1,183 25	.....	285 47	1,332 75	403 59	.....	7,471 32
.....	.....	114 59	.....	.....	.....	19 03	.....
3,026 21	3,176 19	2,746 49	2,180 91	3,197 81	1,897 20	.....	19,534 88
2,757 04	3,021 47	3,719 52	3,072 86	3,494 99	1,432 37	.....	20,980 85
.....	.....	973 03	891 95	297 18	.....	.....	1,445 97
269 17	154 72	.....	.....	.....	464 83	.....	.....
1,151 39	1,145 24	966 88	819 04	901 42	508 61	2 84	6,145 89
810 52	983 36	923 33	701 69	721 04	430 27	0 50	5,499 14
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
340 87	161 88	43 55	117 35	180 38	78 34	2 34	646 75
6,938 18	6,898 19	5,422 33	4,598 07	4,649 97	3,343 87	1 00	40,458 39
6,692 54	6,621 12	7,225 16	6,282 02	6,545 83	2,759 03	.....	43,084 68
.....	.....	1,802 83	1,683 95	1,895 86	.....	.....	2,626 29
245 64	277 07	.....	.....	.....	584 84	1 00	.....
112 98	102 35	111 36	286 05	438 40	383 37	163 66	1,781 76
368 24	413 07	412 94	481 83	443 45	362 32	207 13	3,155 86
255 26	310 72	301 58	195 78	5 05	.....	43 47	1,374 10
.....	.....	.....	.....	.....	21 05	.....	.....
119 95	129 86	139 60	125 24	95 05	19 80	.....	703 73
113 79	159 11	137 86	114 30	90 07	49 38	.....	802 01
.....	29 25	.....	.....	.....	29 58	.....	98 28
6 16	.....	1 74	10 94	4 98	.....	.....	.....
135 67	146 09	178 74	63 85	46 05	31 28	.....	670 05
80 29	124 86	103 35	80 22	64 11	41 75	.....	585 29
.....	.....	.....	16 37	18 06	10 47	.....	.....
55 38	21 23	75 39	.....	.....	.....	.....	84 76
.....	1,708 32	.....	1,026 55	3,599 60	6,236 65	1,098 36	8,359 07
5,346 51	.....	2,387 46	.....	.....	.....	.....	.....

Total pour l'année 1891.....	350,351 97
Total pour l'année 1892	358,711 04

ÉTAT COMPARATIF indiquant les quantités de grains et de bois passées par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1891 et 1892.

	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Tous autres.	Bois.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tonneaux.
Canal Welland, 1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042	64,887	617,244
do 1892	17,048	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815	86,072	613,500
Augmentation	3,531	33,361	7,368	.....	.....	.....	4,773	21,185	.....
Diminution	.....	.....	.....	1,680	15,786	56,496	.....	.....	3,744
Canaux du Saint-Laurent, 1891	8,123	190,843	67,603	17,606	8,923	66,917	42,730	48,322	451,067
do 1892	8,546	262,890	59,340	9,340	44,294	10,119	54,597	37,475	486,601
Augmentation	423	72,047	.....	.....	35,371	.....	11,867	.....	35,534
Diminution	.....	.....	8,263	8,266	.....	56,798	.....	10,847	.....
Canal Chambly, 1891	228	.....	.....	842	1,239	.....	2,474	97,561	102,344
do 1892	285	.....	.....	.....	3,034	.....	907	91,464	95,690
Augmentation	57	.....	.....	.....	1,795	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	842	.....	.....	1,567	6,097	6,654
Canal Rideau, 1891	690	290	22	373	124	170	437	38,524	40,630
do 1892	369	65	20	82	1,551	81	463	29,622	32,253
Augmentation	.....	.....	.....	.....	1,427	.....	26	.....	.....
Diminution	321	225	2	291	.....	89	.....	8,902	8,377
Canaux de l'Ottawa, 1891	112	18	.....	150	1,038	.....	3,275	424,116	428,709
do 1892	26	28	4	76	4,579	57	1,749	469,727	476,246
Augmentation	.....	10	4	.....	3,541	57	.....	45,611	47,537
Diminution	86	.....	.....	74	.....	.....	1,526	.....	.....

Canal Saint-Pierre, 1891	1,299	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,827	4,126
do 1892	2,215	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,572	6,787
Augmentation	916	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,745	2,661
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Canal de la Vallée de la Trent, 1891	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	794	819
do 1892	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,537	1,537
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	743	718
Diminution	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Canal Murray, 1891	14	816	3	756	17	527	519	834	3,486
do 1892	41	765	.....	573	51	34	1,983	2,539	5,986
Augmentation	27	.....	.....	.....	34	.....	1,464	1,705	2,500
Diminution	.....	51	3	183	.....	493	.....	.....	.....
Total, augmentation	4,522	105,142	.....	.....	26,382	.....	15,037	45,143	70,175
Total, diminution	.....	.....	896	11,336	.....	113,819	.....	.....	.....
Total pour l'année 1891									1,648,425
do 1892									1,718,600

B. H. TEAKLES,
Premier commis, statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse								19		19	19		3 80	3 80
Pommes		283			267				267	283	550	40 05	16 54	56 59
Produits agricoles, non énumérés, légumes		91	16	400					16	491	507	2 10	22 60	24 70
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires	1		10						11		11	1 65		1 65
Orge						6,433				6,433	6,433		1,286 60	1,286 60
Briques	223		40						263		263	36 44		36 44
Os														
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	314		501						815		815	78 05		78 05
Argile, chaux et sable		70								70	70		5 25	5 25
Houille					183,244	651	12,391	15,330	195,635	15,981	211,616	39,127 00	3,157 13	42,284 13
Maïs						131,222		61,326		192,548	192,548		38,509 60	38,509 60
Bestiaux		1								1	1		0 02	0 02
Coton (brut)														
Faïencerie et poterie														
Bois de teint. et matière tinct.														
Poisson		9			15				15	9	24	2 25	1 80	4 05
Lin et chanvre														
Fleur de farine		4,618	2			11,018		1,410	2	17,046	17,048	0 30	2.601 10	2,601 40
Meubles		1	16			7		1	16	9	25	2 40	1 62	4 02
Gypse		200								200	200		5 00	5 00
Verrerie (de toutes sortes)	18		20		51				89		89	13 35		13 35
Foin (pressé)														
Cochons														
Chevaux	59	24	5		1			2	65	26	91	2 08	0 95	3 03
Peau vertes et salées, cornes et sabots					93			20	93	20	113	13 95	4 00	17 95
Glace														

Fer, chemin de fer		100	63						63	100	163	9 45	20 00	29 45
" en gueuse														
" tout autre	44	765	182		575	1			801	766	1,567	115 97	153 20	269 17
Minerai de fer														
Cryolite ou minerai chimique et autre min. excepté le fer			69						69		69	3 45		3 45
Saindoux et huile de saindoux														
Farines, de toutes sortes		16				31,724				31,740	31,740		6,348 00	6,348 00
Viandes, autres que le lard						29		50		79	79		15 80	15 80
Marbre			2		3,188				3,190		3,190	478 50		478 50
Manille					66				66		66	9 90		9 90
Mélasse					107				107		107	16 05		16 05
Clous	13		27						40		40	4 95		4 95
Avoine		238				36,935				37,173	37,173		7,434 60	7,434 60
Huile (en barils)			2					42	2	42	44	0 30	3 15	3 45
Tourteaux oléagineux														
Pois		524								524	524		104 80	104 80
Pommes de terre						1				1	1		0 20	0 20
Lard						44				44	44		8 80	8 80
Peinture			20						20		20	3 00		3 00
Poix et goudron														
Guénilles														
Seigle								9,392		9,392	9,392		1,878 40	1,878 40
Résine														
Sel	10	865	1		2				13	865	878	1 95	173 00	174 95
Pierre, pour la taille								1,264		1,264	1,264		252 80	252 80
" ouvrée														
" impropre à la taille, non ouvrée	263				10,031				10,294		10,294	1,019 47		1,019 47
Graines, de toutes sortes		71				50		4		125	125		25 00	25 00
Moutons														
Cendre de soude					14				14		14	2 10		2 10
Acier					2,556	1			2,556	1	2,557	383 40	0 20	383 60
Sucre	356	10	26		2,760	20			3,142	30	3,172	426 30	4 19	430 49
Spiritueux, bière, etc	4	3	86		1	46		21	91	70	161	13 65	13 67	27 32
Tabac, brut														
Suif					108				108		108	16 20		16 20
Etain			8		12				20		20	3 00		3 00
Térébenthine														
Blé	2,209	62,566	241	1,242		26,950		138,811	2,450	229,569	232,019	59 64	45,733 27	45,792 91
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine						70				70	70		14 00	14 00
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,096	484	255		37,086	1,304		37	38,437	1,825	40,262	5,651 55	283 06	5,934 71
Encre														
Barils vides						29		1		30	30		5 72	5 72
Courbes pour bâtiments														
Flottes		4								4	4		0 25	0 25
Bois de chauffage, sur navires	15	5,655	1,350						1,365	5,655	7,020	33 89	303 11	337 00

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.— *Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Echalons à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de serv., scié, sur navires	15	1,473	3	29,230	.....	54,173	.....	1,178	18	86,054	86,072	1 87	15,425 63	15,427 50
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	5	0 25	.....	0 25
Liens de ch. de fer, sur navires	.....	96	.....	121	.....	.....	.....	.....	.....	217	217	.....	6 78	6 78
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	185	1,315	.....	1,055	.....	.....	.....	.....	185	2,370	2,555	9 72	94 33	104 05
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	95	.....	.....	.....	.....	.....	95	95	.....	7 60	7 60
" " pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88	.....	88	88	.....	16 10	16 10
" " Indes occid.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	276	.....	276	276	.....	51 68	51 68
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	.....	.....	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	25	25	.....	18 10	18 10
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de const., carré, sur nav.	.....	8,090	.....	440	.....	.....	.....	35,118	.....	43,648	43,648	.....	6,541 16	6,541 16
" " en rad.	100	70	.....	.....	.....	.....	.....	100	70	170	170	2 82	1 98	4 80
Traverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2	.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	7	.....	7	2 80	.....	2 80
Total, fret payant péages	4,932	87,642	2,945	32,583	240,182	300,733	12,391	264,390	260,450	685,348	945,798	47,589 90	130,554 59	178,144 49
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent :—														
Alcalis, potasse et perlasse	.....	.....	88	.....	.....	.....	.....	.....	88	.....	88			

Ciment et chaux hydraulique	869		701						1,570		1,570
Argile, chaux et sable			240						240		240
Faïencerie et poterie	2		6						8		8
Poisson			426						426		426
Meubles			3						3		3
Verrerie, de toutes sortes			152						152		152
Fer, chemin de fer	957		214						1,171		1,171
" en gueuse			74						74		74
" tout autre	20		367						387		387
Saindoux et huile de saindoux			16						16		16
Mélasse			32						32		32
Clous	25		251						276		276
Huile, en barils			2						2		2
Peinture			15						15		15
Poix et goudron	15								15		15
Sel	50		1,984						2,034		2,034
Cendre de soude			352						352		352
Spiritueux, bière, etc	14		206						220		220
Acier	258		11						269		269
Pierre, pour la taille					145				145		145
Sucre	463		857						1,320		1,320
Etain			27						27		27
Blanc de plomb			6						6		6
Blanc de céruse	49		22						71		71
Laine			13						13		13
Marchandises	96		437		5				538		538
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rid.			286						286		286
Grand total du fret	7,750	87,642	9,733	32,583	245,332	300,733	12,391	264,390	270,206	685,348	955,554

Total des péages sur navires	8,522 85	8,631 67	17,154 52
do passagers	263 84	240 40	504 24
do articles en franchise $1,434 80			
Total des péages	56,376 59	139,426 66	195,803 25
Amendes et dommages			540 95
Autres recettes			133 72
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau			196,477 92

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 8.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse								19		19	19		3 80	3 80
Pommes		54			267				267	54	321	40 05	10 80	50 85
Produits agricoles, non énumérés, légumes														
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires	1		10						11		11	1 65		1 65
Orge						6,433				6,433	6,433		1,286 60	1,286 60
Briques	200		40						240		240	36 00		36 00
Os														
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique			29						29		29	4 35		4 35
Argile, chaux et sable														
Houille					183,244	651	12,391	14,839	195,635	15,490	211,125	39,127 00	3,098 00	42,225 00
Maïs						131,222		61,326		192,548	192,548		38,509 60	38,509 60
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïencerie et poterie														
Bois de teint. et matières tinc.														
Poisson		9			15				15	9	24	2 25	1 80	4 05
Lin et chanvre														
Fleur de farine			2			11,018		1,410	2	12,428	12,430	0 30	2,485 60	2,485 90
Meubles			16			7		1	16	8	24	2 40	1 60	4 00
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	18		20		51				89		89	13 35		13 35
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux			5		1			2	6	2	8	0 90	0 40	1 30
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					93			20	93	20	113	13 95	4 00	17 95
Glace														

Fer, chemin de fer		100	63						63	100	163	9 45	20 00	29 45
do en gueuse														
do tout autre	12	765	182		575	1			769	766	1,535	115 35	153 20	268 55
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique et autre minerai, excep. le fer			69						69		69	3 45		3 45
Saindoux et huile de saindoux														
Farines, de toutes sortes		16				31,724				31,740	31,740		6,348 00	6,348 00
Viandes, autres que le lard						29		50		79	79		15 80	15 80
Marbre			2		3,188				3,190		3,190	478 50		478 50
Manille					66				66		66	9 90		9 90
Mélasse					107				107		107	16 05		16 05
Clous	5		27						32		32	4 80		4 80
Avoine						36,935				36,935	36,935		7,387 00	7,387 00
Huile, en barils			2					7	2	7	9	0 30	1 40	1 70
Tourteaux oléagineux														
Pois		524								524	524		104 80	104 80
Pommes de terre						1				1	1		0 20	0 20
Lard						44				44	44		8 80	8 80
Peinture			20						20		20	3 00		3 00
Poix et goudron														
Guénilles														
Seigle								9,392		9,392	9,392		1,878 40	1,878 40
Résine														
Sel	10	865	1		2				13	865	878	1 95	173 00	174 95
Pierre, pour la taille								1,264		1,264	1,264		252 80	252 80
do brute														
do impropre à la taille, non ouvrée					10,031				10,031		10,031	1,003 05		1,003 05
Graines, de toutes sortes		71				50		4		125	125		25 00	25 00
Moutons														
Cendre de soude					14				14		14	2 10		2 10
Acier					2,556	1			2,556	1	2,557	383 40	0 20	383 60
Sucre	10		26		2,760	20			2,796	20	2,816	419 40	4 00	423 40
Spiritueux, bière, etc	4		86		1	46		21	91	67	158	13 65	13 40	27 05
Tabac brut														
Suif					108				108		108	16 20		16 20
Etain			8		12				20		20	3 00		3 00
Térébenthine														
Blé		61,433	1			26,950		138,221	1	226,604	226,605	0 15	45,320 80	45,320 95
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine						70				70	70		14 00	14 00
Tous autres effets et marchandises non énumérés	222	13	255		37,086	1,304		36	37,563	1,353	38,916	5,634 45	270 60	5,905 05
Ecorce														
Barils, vides						29		1		30	30		5 72	5 72
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires														

N° (A) 8.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur nav.	.....	650	3	29,230	.....	54,173	.....	1,178	3	85,231	85,234	0 52	15,332 92	15,333 44
do do en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Liens de ch. de fer, sur nav	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88	.....	88	88	.....	16 10	16 10
do do Indes occid.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	276	.....	276	276	.....	51 68	51 68
do saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	.....	.....	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	25	25	.....	18 10	18 10
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de const., carré, sur nav.	.....	8,090	.....	440	.....	.....	.....	35,118	.....	43,648	43,648	.....	6,541 16	6,541 16
do do en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Traverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2	.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	7	.....	7	2 80	.....	2 80
Total, fret payant péages	484	72,590	867	29,670	240,182	300,733	12,391	263,273	253,924	666,266	920,190	47,363 67	129,359 28	176,722 95
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent:—														
Alcalis, potasse et perlasse	.....	.....	88	.....	.....	.....	.....	.....	88	.....	88			
Ciment et chaux hydraulique.	869	.....	701	.....	.....	.....	.....	.....	1,570	.....	1,570			

Argile, chaux et sable			240						240		240
Faïence et poterie	2		6						8		8
Poisson			426						426		426
Meubles			3						3		3
Verrerie, de toutes sortes			152						152		152
Fer, chemin de fer	957		214						1,171		1,171
do en gueuse			74						74		74
do tout autre	20		367						387		387
Saindoux et huile de saindoux			16						16		16
Mélasse			32						32		32
Clous	25		251						276		276
Huile, en barils			2						2		2
Peinture			15						15		15
Poix et goudron	15								15		15
Sel	50		1,984						2,034		2,034
Cendre de soude			352						352		352
Spiritueux, bière, etc	14		206						220		220
Acier	258		11						269		269
Pierre, pour la taille					145				145		145
Sucre	463		857						1,320		1,320
Etain			27						27		27
Blanc de plomb			6						6		6
Blanc de céruse	49		22						71		71
Laine			13						13		13
Marchandises	96		437		5				538		538
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rideau			286						286		286
Grand total, fret	3,302	72,590	7,655	29,670	240,332	300,733	12,391	263,273	263,680	666,266	929,946

Total, péages sur navires	8,094 44	8,237 62	16,332 06
do passagers	53 25	57 40	110 65
do articles en franchise $1,434 80			
Total des péages	55,511 36	137,654 30	193,165 66

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 9.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes		229								229	229		5 74	5 74
Produits agricoles, non énumérés, légumes		91	16	400					16	491	507	2 10	22 60	24 70
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge														
Briques	23								23		23	0 44		0 44
Os														
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	314		472						786		786	73 70		73 70
Argile, chaux et sable		70								70	70		5 25	5 25
Houille								491		491	491		59 13	59 13
Maïs														
Bestiaux		1								1	1		0 02	0 02
Coton, brut														
Faïencerie et poterie														
Bois de teint. et mat. tinctor														
Poisson														
Lin et chanvre														
Fleur de farine		4,618								4,618	4,618		115 50	115 50
Meubles		1								1	1		0 02	0 02
Gypse		200								200	200		5 00	5 00
Verrerie, de toutes sortes														
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux	59	24							59	24	83	1 18	0 55	1 73
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														
Glace														

Fer, chemin de fer														
do en gueuse														
do tout autre	32								32		32	0 62		0 62
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique et autre min., excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux														
Farines, de toutes sortes														
Viandes, autres que le lard														
Marbre														
Manille														
Mélasse														
Clous	8								8		8	0 15		0 15
Avoine		238								238	238		47 60	47 60
Huile, en baril								35		35	35		1 75	1 75
Tourteaux oléagineux														
Poix														
Pommes de terre														
Lard														
Peinture														
Poix et goudron														
Guénilles														
Seigle														
Résine														
Sel														
Pierre, pour la taille														
do ouvrée														
do impropre à la taille, non ouvrée	263								263		263	16 42		16 42
Graines, de toutes sortes														
Moutons														
Cendre de soude														
Acier														
Sucre	346	10							346	10	356	6 90	0 19	7 09
Spiritueux, bière, etc		3								3	3		0 27	0 27
Tabac, brut														
Suif														
Etain														
Térébenthine														
Blé	2,209	1,133	240	1,242				590	2,449	2,965	5,414	59 49	412 47	471 96
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	874	471						1	874	472	1,346	17 20	12 46	29 66
Ecorce														
Barils, vides														
Courbes pour bâtiments														
Flottes		4								4	4		0 25	0 25
Bois de chauffage, sur navires	15	5,655	1,350						1,365	5,655	7,020	33 89	303 11	337 00

N° (A) 9—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de serv., scié, sur navires	15	823	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	823	838	1 35	92 71	94 06
do en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	5	0 25	.....	0 25
Liens de ch. de fer, sur nav.	.....	96	.....	121	.....	.....	.....	.....	.....	217	217	.....	6 78	6 78
do en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	185	1,315	.....	1,055	.....	.....	.....	.....	185	2,370	2,555	9 72	94 33	104 05
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	95	.....	.....	.....	.....	.....	95	95	.....	7 60	7 60
do pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do Indes occid.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de const., carré, sur nav.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do en rad.	100	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	70	170	2 82	1 98	4 80
Traverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, fret payant péages.	4,448	15,052	2,078	2,913	.....	.....	.....	1,117	6,526	19,082	25,608	226 23	1,195 31	1,421 54

Total, péages sur navires	428 41	394 05	822 46
do passagers	210 59	183 00	393 59
Total, péages $	865 23	1,772 36	2,637 59

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		36	88						88	36	124	17 60	7 20	24 80
Pommes	20	5,189	6					6	26	5,195	5,221	2 32	751 78	754 10
Produits agricoles non énumérés, légumes	265	3,820					1		266	3,820	4,086	32 73	209 89	242 62
Produits agricoles non énumérés, animaux	125	2,490							125	2,490	2,615	8 92	367 08	376 00
Instruments aratoires	96	1							96	1	97	12 01	0 10	12 11
Orge	741	8,599							741	8,599	9,340	27 81	451 93	479 74
Briques	10,318	362					193		10,511	362	10,873	420 27	23 03	443 30
Os		75								75	75		10 02	10 02
Soufre	557								557		557	54 58		54 58
Ciment et chaux hydraulique	2,922	242	636						3,558	242	3,800	481 00	9 09	490 09
Argile, chaux et sable	18,531	5,561			40		3,104	1,132	21,675	6,693	28,368	875 33	455 14	1,330 47
Houille		66,926		8		1,527		109,612		178,073	178,073		25,073 16	25,073 16
Maïs	8	4,318		15					8	4,333	4,341	0 72	264 86	265 58
Bestiaux	51	241							51	241	292	2 93	17 54	20 47
Coton, brut														
Faïencerie et poterie	151	19	10						161	19	180	29 63	2 90	32 53
Bois de teint. et mat. tinctor.	45						108		153		153	8 29		8 29
Poisson	834	42	50						884	42	926	94 61	2 91	97 52
Lin et chanvre														
Fleur de farine	844	4,914				4			844	4,918	5,762	57 50	600 57	658 07
Meubles	346	864	3						349	864	1,213	37 87	138 00	175 87
Gypse	2,473	37							2,473	37	2,510	33 55	1 42	34 97
Verrerie, de toutes sortes	326	71	152				2		480	71	551	93 11	6 65	99 76
Foin, pressé	458	655							458	655	1,113	17 71	40 12	57 83
Cochons		5								5	5		0 75	0 75
Chevaux	183	318							183	318	501	11 19	20 61	31 80
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		47								47	47		6 44	6 44
Glace														

Fer, chemin de fer	989	4	214						1,203	4	1,207	177 69	0 15	177 84
" en gueuse	1,184	10	64						1,248	10	1,258	157 10	0 38	157 48
" tout autre	11,754	1,817	381						12,135	1,817	13,952	658 89	72 52	731 41
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux	130	72	16						146	72	218	17 74	2 78	20 52
Farines, de toutes sortes	613	611							613	611	1,224	25 27	31 18	56 45
Viandes, autres que le lard	15	5							15	5	20	1 82	0 53	2 35
Marbre	5						12		17		17	1 55		1 55
Manille	9								9		9	1 80		1 80
Mélasse	700	22	32						732	22	754	72 39	1 10	73 49
Clous	1,186	684	263						1,449	684	2,133	275 35	35 40	310 75
Avoine	872	43,422							872	43,422	44,294	29 92	2,050 16	2,080 08
Huile, en barils	808	157	1				121		930	157	1,087	117 71	22 70	140 41
Tourteaux oléagineux	3								3		3	0 16		0 16
Pois	549	46,870							549	46,870	47,419	15 56	2,854 28	2,869 84
Pommes de terre	52	87							52	87	139	2 00	7 41	9 41
Lard	376	192							376	192	568	39 17	9 82	48 49
Peinture	212	187	17				26		255	187	442	43 78	12 65	56 43
Poix et goudron	71	48	15				201		287	48	335	24 47	2 75	27 22
Guénilles	57	66							57	66	123	6 00	12 90	18 90
Seigle	17	983							17	983	1,000	1 66	69 16	70 82
Résine	315	47					1,802		2,117	47	2,164	108 90	2 35	111 25
Sel	3,647	31	1,941						5,588	31	5,619	713 37	1 52	714 89
Pierre, pour la taille	191	160	145		60	60	1,413		1,809	220	2,029	84 62	26 25	110 87
" ouvrée	326								326		326	17 65		17 65
" impropre à la taille, non ouvrée	83	4,268							83	4,268	4,351	1 65	85 35	87 00
Graines, de toutes sortes	6,076	379							6,076	379	6,455	229 84	16 55	246 39
Moutons	3	110							3	110	113	0 24	8 34	8 58
Cendre de soude	630	35	378						1,008	35	1,043	198 98	5 35	204 33
Acier	1,015	13	11						1,026	13	1,039	132 99	0 51	133 50
Sucre	4,783	34	896						5,679	34	5,713	1,126 81	3 20	1,130 01
Spiritueux, bière, etc	373	473	221					10	594	483	1,077	106 00	91 05	197 05
Tabac, brut	1								1		1	0 10		0 10
Suif	36	1							36	1	37	4 50	0 08	4 58
Etain	364	17	27						391	17	408	73 08	1 30	74 38
Térébenthine	23	26					141		164	26	190	11 45	1 30	12 75
Blé	14,455	49,067						5,087	14,455	54,154	68,609	542 22	3,860 20	4,402 42
Blanc de plomb	150		8						158		158	30 82		30 82
Blanc de céruse	192		83						275		275	55 96		55 96
Laine		10	13						13	10	23	1 95	1 50	3 45
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,505	2,840	477	34	407	450	1,243	37	8,632	3,361	11,993	1,192 31	492 10	1,684 41
Ecorce					5					5	5	0 19		0 19
Barils, vides	415	7			19				434	7	441	46 82	0 59	47 41
Courbes														
Flottes	3,100	4,364							3,100	4,364	7,464	57 75	70 77	128 52
Bois de chauffage, sur navires	6,202	7,345	9	1,170	171				6,382	8,515	14,897	106 70	227 19	333 89

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux.														
Houblon														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires	20,097	14,692	33	197		5		527	20,130	15,421	35,551	495 29	605 22	1,100 51
" en radeaux.		125								125	125		5 64	5 64
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		13,540								13,540	13,540		338 50	338 50
Liens de ch. de fer, sur navires	148								148		148	2 95		2 95
" en radeaux.														
Billots de sciage	88	18,271							88	18,271	18,359	2 00	418 24	420 24
Douves et fonds, barils														
" pipes		80								80	80		2 50	2 50
" Indes occid		104								104	104		3 90	3 90
" saloirs, barils														
Bardeaux	25	3							25	3	28	3 87	0 45	4 32
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de constr., carré, sur nav.	628	2,057							628	2,057	2,685	22 88	26 14	49 02
" en rad.	1,630	7,237							1,630	7,237	8,867	48 90	186 85	235 75
Traverses		8,222								8,222	8,222		21 40	21 40
Articles en bois et bois en partie fabriqué	26	18							26	18	44	8 60	3 50	12 10
Total, fret payant péages.	130,423	333,645	6,190	1,424	702	2,046	8,367	116,411	145,682	453,526	599,208	9,419 10	40,154 90	49,574 00
Articles en franchise ayant payé pleins peages sur le canal Welland :														
Pommes		54								54	54			
Alcalis		17								17	17			

Maïs		54,999								54,999	54,999
Poisson		9								9	6
Fleur de farine		2,635						239		2,874	2,874
Meubles		1								1	1
Peaux vertes et salées, etc.		20								20	20
Chevaux		2								2	2
Farines, de toutes sortes		16								16	16
Viandes, autres que le lard		94								94	94
Pois		524								524	524
Seigle		9,119								9,119	9,119
Graines, de toutes sortes		75								75	75
Blé		194,281								194,281	194,281
Whisky et autres spiritueux		6								6	6
Marchandises		36								36	36
Barils, vides		1								1	1
Bois de serv., scié, sur navires		1,678								1,678	1,678
Bois de const., carré, en rad.		440								440	440
Douves et fonds, pipes		8								8	8
do Indes occid.		200								200	200
Houille, en fr., par arrêté du c.	73,031		200				26,638		99,869		99,869
Cryolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rideau		614								614	614
Articles en franchise pour la const. des canaux, A. C., 1884:											
Ciment et chaux hydraulique		456								456	456
Argile, chaux et sable	500								500		500
Houille								1,398		1,398	1,398
Fer, tout autre		10								10	10
Bois de serv., scié, sur navires		121								121	121
Piquets, etc. do		1								1	1
Pierre, pour la taille	124								124		124
Grand total, fret	204,078	599,062	6,390	1,424	702	2,046	35,005	118,048	246,175	720,580	966,755

Total, péages sur navires	9,539 24	7,145 47	16,684 71
do passagers	755 14	2,053 61	2,808 75
do articles en franchise $33,293 74			
Total, péages	19,713 48	49,353 98	69,067 46
Amendes			102 00
Dommages			75 35
Quaiage et emmagasinage			3,497 55
Autres recettes			15,382 93
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau			88,125 29

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE—*Suite.*

N° (A) 11.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		36	88						88	36	124	17 60	7 20	24 80
Pommes		4,927								4,927	4,927		739 05	739 05
Produits agricoles, non énumérés, légumes	155	1,992							155	1,992	2,147	23 25	141 89	165 14
Produits agricoles, non énumérés, animaux	3	2,407							3	2,407	2,410	0 45	361 05	361 50
Instruments aratoires	2								2		2	0 40		0 40
Orge		4,165								4,165	4,165		291 30	291 30
Briques	34								34		34	5 10		5 10
Os		58								58	58		8 70	8 70
Soufre	5								5		5	0 75		0 75
Ciment et chaux hydraulique	2,001		636						2,737		2,737	410 55		410 55
Argile, chaux et sable	341	565						1,132	341	1,697	2,038	51 15	254 55	305 70
Houille		62,503						94,631		157,134	157,134		23,570 10	23,570 10
Maïs		1,701								1,701	1,701		165 84	165 84
Bestiaux	1	12							1	12	13	15	1 80	1 95
Coton, brut														
Faïencerie et poterie	80	13	10						90	13	103	18 00	2 60	20 60
Bois de teint. et mat. tinctor.	2								2		2	0 40		0 40
Poisson	452		50						502		502	75 30		75 30
Lin et chanvre														
Fleur de farine	8	3,682							8	3,682	3,690	1 20	552 30	553 50
Meubles	72	618	3						75	618	693	15 00	123 60	138 60
Gypse	1								1		1	0 15		0 15
Verrerie, de toutes sortes	266	17	152						418	17	435	83 60	3 40	87 00
Foin, pressé														
Cochons		5								5	5		0 75	0 75
Chevaux	16	30							16	30	46	2 40	4 50	6 90
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		39								39	39		5 85	5 85
Glace														

Fer, chemin de fer	957		214						1,171		1,171	175 65		175
" en gueuse	766		64						830		830	124 50		124 50
" tout autre	1,077	13	381						1,458	13	1,471	218 70	1 95	220 65
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux	66		16						82		82	12 30		12 30
Farines, de toutes sortes		41								41	41		6 15	6 15
Viandes, autres que le lard	5	3							5	3	8	0 75	0 45	1 20
Marbre														
Manille	9								9		9	1 80		1 80
Mélasse	21		32						53		53	10 60		10 60
Clous	700	8	263						963	8	971	192 60	1 60	194 20
Avoine		5,802								5,802	5,802		710 61	710 66
Huile, en barils	295	99	1						296	99	395	59 20	19 80	79 00
Tourteaux oléagineux														
Pois		13,750								13,750	13,750		1,711 11	1,711 11
Pommes de terre		17								17	17		2 55	2 55
Lard	6	22							6	22	28	0 90	3 30	4 20
Peinture	132	22	17						149	22	171	29 80	4 40	34 20
Poix et goudron	26	2	15						41	2	43	8 20	0 40	8 60
Guénilles	3	63							3	63	66	0 60	12 60	13 20
Seigle		377								377	377		47 58	47 58
Résine	8									8	8	1 60		1 60
Sel	1,584		1,941						3,525		3,525	528 75		528 75
Pierre, pour la taille		160	145						145	160	305	21 75	24 00	45 75
do ouvrée	9								9		9	1 80		1 80
do impropre à la taille, non ouvrée														
Graines, de toutes sortes		26								26	26		3 90	3 90
Moutons		2								2	2		0 30	0 30
Cendre de soudre	554	24	378						932	24	956	186 40	4 80	191 20
Acier	820		11						831		831	124 65		124 65
Sucre	3,539	10	896						4,435	10	4,445	887 00	2 00	889 00
Spiritueux, bière, etc	94	436	221					10	315	446	761	63 00	89 20	152 20
Tabac, brut														
Suif	28								28		28	4 20		4 20
Etain	268	3	27						295	3	298	59 00	0 60	59 60
Térébenthine	10								10		10	2 00		2 00
Blé		14,404						5,087		19,491	19,491		2,642 98	2,642 98
Blanc de plomb	135		8						143		143	28 60		28 60
Blanc de céruse	148		83						231		231	46 20		46 20
Laine		10	13						13	10	23	1 95	1 50	3 45
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2,761	1,899	472					37	3,233	1,936	5,169	646 60	387 20	1,033 80
Ecorce														
Barils, vides	131	2							131	2	133	24 38	0 14	24 52
Courbes pour bâtiments														
Flottes		400								400	400		2 80	2 80
Bois de chauffage, sur navires														

N° (A) 11.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux.														
Houblon														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav...	268	567						527	268	1,094	1,362	23 85	98 55	122 40
do en rad...														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.														
Traverses, sur navires.														
do en radeaux.														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils														
do pipes.														
do Indes oc.														
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.	300								300		300	15 00		15 00
do do en rad.		200								200	200		2 00	2 00
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	20								20		20	8 00		8 00
Total du fret payant péages	18,279	121,132	6,137					101,424	24,416	222,556	246,972	4,215 78	32,017 00	36,232 78
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Pommes		54								54	54			
Cendre		17								17	17			

Barils vides		1								1	1			
Maïs		53,689								53,689	53,689			
Poisson		9								9	9			
Fleur de farine		2,635						239		2,874	2,874			
Meubles		1								1	1			
Peaux vertes, etc		20								20	20			
Chevaux		2								2	2			
Bois de service, scié, sur nav.		1,678								1,678	1,678			
Farines, de toutes sortes		16								16	16			
Viandes, autres que le lard		94								94	94			
Marchandises		36								36	36			
Pois		524								524	524			
Seigle		9,119								9,119	9,119			
Graines, de toutes sortes		75								75	75			
Bois de c., carré, en radeaux		440								440	440			
Douves et fonds, pipes		8								8	8			
" Indes occid.		200								200	200			
Blé		194,281								194,281	104,281			
Whisky, etc		6								6	6			
Houille, en franchise, par un arrêté en conseil	7,343		200						7,543		7,543			
Cryolithe, ayant p. pleins péages sur le c. Rideau, en fran.		614								614	614			
Grand total, fret	25,622	384,651	6,337					101,663	31,959	486,314	518,273			

Total des péages sur navires	5,306 75	5,399 23	10,705 98
do passagers	297 25	1,386 20	1,683 45
do articles en franchise $828,366 76			
Total des péages	9,819 78	38,802 43	48,622 21

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 12.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse														
Pommes	20	262	6					6	26	268	294	2 32	12 73	15 05
Produits agricoles, non énumérés, légumes	110	1,828					1		111	1,828	1,939	9 48	68 00	77 48
Produits agricoles, non énumérés, animaux	122	83							122	83	205	8 47	6 03	14 50
Instruments aratoires	94	1							94	1	95	11 61	0 10	11 71
Orge	741	4,434							741	4,434	5,175	27 81	160 63	188 44
Briques	10,284	362					193		10,477	362	10,839	415 17	23 03	438 20
Os		17								17	17		1 32	1 32
Soufre	552								552		552	53 83		53 83
Ciment et chaux hydraulique	821	242							821	242	1,063	70 45	9 09	79 54
Argile, chaux et sable	18,190	4,996			40		3,104		21,334	4.996	26,330	824 18	200 59	1,024 77
Houille		4,423		8		1,527		14,981		20,939	20,939		1,503 06	1,503 06
Maïs	8	2,617		15					8	2,632	2,640	0 72	99 02	99 74
Bestiaux	50	229							50	229	279	2 78	15 74	18 52
Coton, brut														
Faïncerie et poterie	71	6							71	6	77	11 63	0 30	11 93
Bois de teint. et matières tinct.	43						108		151		151	7 89		7 89
Poisson	382	42							382	42	424	19 31	2 91	22 22
Lin et chanvre														
Fleur de farine	836	1,232				4			836	1,236	2,072	56 30	48 27	104 57
Meubles	274	246							274	246	520	22 87	14 40	37 27
Gypse	2,472	37							2,472	37	2,509	33 40	1 42	34 82
Verrerie, de toutes sortes	60	54					2		62	54	116	9 51	3 25	12 76
Foin, pressé	458	655							458	655	1,113	17 71	40 12	57 83
Cochons														
Chevaux	167	288							167	288	455	8 79	16 11	24 90
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		8								8	8		0 59	0 59
Glace														

Fer, chemin de fer	32	4							32	4	36	2 04	0 15	2 19
" en gueuse	418	10							418	10	428	32 60	0 38	32 98
" tout autre	10,677	1,804							10,677	1,804	12,481	440 19	70 57	510 76
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux	64	72							64	72	136	5 44	2 78	8 22
Farine, de toutes sortes	613	570							613	570	1,183	25 27	25 03	50 30
Viandes, autres que le lard	10	2							10	2	12	1 07	08	1 15
Marbre	5						12		17		17	1 55		1 55
Manille														
Mélasse	679	22							679	22	701	61 79	1 10	62 89
Clous	486	676							486	676	1,162	82 75	33 80	116 55
Avoine	872	37,620							872	37,620	38,492	29 92	1,339 50	1,369 42
Huile, en barils	513	58					121		634	58	602	58 51	2 90	61 41
Tourteaux oléagineux	3								3		3	16		16
Pois	549	33,120							549	33,120	33,669	15 56	1,143 17	1,158 73
Pommes de terre	52	70							52	70	122	2 00	4 86	6 86
Lard	370	170							370	170	540	38 27	6 52	44 79
Peinture	80	165					26		106	165	271	13 98	8 25	22 23
Poix et goudron	45	46					201		246	46	292	16 27	2 35	18 62
Guénilles	54	3							54	3	57	5 40	30	5 70
Seigle	17	606							17	606	623	1 66	21 58	23 24
Résine	307	47					1,802		2,109	47	2,156	107 30	2 35	109 65
Sel	2,063	31							2,063	31	2,094	184 62	1 52	186 14
Pierre, pour la taille	191				60	60	1,413		1,664	60	1,724	62 87	2 25	65 12
do ouvrée	317								317		317	15 85		15 85
do impropre à la taille, non ouvrée	83	4,268							83	4,268	4,351	1 65	85 35	87 00
Graines, de toutes sortes	6,076	353							6,076	353	6,429	229 84	12 65	242 49
Moutons	3	108							3	108	111	24	8 04	8 28
Cendre de soude	76	11							76	11	87	12 58	55	13 13
Acier	195	13							195	13	208	8 34	51	8 85
Sucre	1,244	24							1,244	24	1,268	239 81	1 20	241 01
Spiritueux, bière, etc	279	37							279	37	316	43 00	1 85	44 85
Tabac, brut	1								1		1	10		10
Suif	8	1							8	1	9	30	08	38
Etain	96	14							96	14	110	14 08	70	14 78
Térébenthine	13	26					141		154	26	180	9 45	1 30	10 75
Blé	14,455	34,663							14,455	34,663	49,118	542 22	1,217 22	1,759 44
Blanc de plomb	15								15		15	2 22		2 22
Blanc de céruse	44								44		44	9 76		9 76
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,744	941	5	34	407	450	1,243		5,399	1,425	6,824	545 71	104 90	650 61
Ecorce					5				5		5	19		1
Barils, vides	284	5			19				303	5	308	22 44	45	22 89
Courbes pour bâtiments														
Flottes	3,100	3,964							3,100	3,964	7,064	73 29	52 43	125 72
Bois de chauffage, sur navires	6,202	7,345	9	1,170	171				6,382	8,515	14,897	106 70	227 19	333 89

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports du américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												cts	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	19,829	14,125	33	197		5			19,862	14,327	34,189	471 44	506 67	978 11
" " en rad.		125								125	125		5 64	5 64
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe. en radeaux		13,540								13,540	13,540		338 50	338 50
Traverses, sur navires	148								148		148	2 95		2 95
" en radeaux														
Billots de sciage	88	18,271							88	18,271	18,359	2 00	418 24	420 24
Douves et fonds, barils														
" pipes		80								80	80		2 50	2 50
" Indes occid.		104								104	104		3 90	3 90
Douves, saloirs														
Bardeaux	25	3							25	3	28	3 87	0 45	4 32
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.	328	2,057							328	2,057	2,385	7 88	26 14	34 02
" " en rad.	1,630	7,037							1,630	7,037	8,667	48 90	184 85	233 75
Traverses		8,222								8,222	8,222		21 40	21 40
Articles en bois et bois en partie fabriqué	6	18							6	18	24	0 60	3 50	4 10
Total, fret payant péages.	112,144	212,513	53	1,424	702	2,046	8,367	14,987	121,266	230,970	352,236	5,218 86	8,122 36	13,341 22
Articles en franch. ayant payé pleins péages sur le c. Welland:														
Maïs		1,310								1,310	1,310			
Houille, en fr., par A. du C.	65,688						26,638		92,326		92,326			

Articles en franchise pour la construction des canaux, par arrêté du conseil, 1884 :—														
Ciment et chaux hydraulique	.....	456	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	456	456			
Argile, chaux et sable	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	500	.....	500			
Houille	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,398	.....	1,398	1,398			
Fer, tout autre	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	10			
Bois de service, scié, sur nav.	.....	121	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	121	121			
Piquets, etc. "	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1			
Pierre, pour la taille	124	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124	.....	124			
Fret, grand total	178,456	214,411	53	1,424	702	2,046	35,005	16,385	214,216	234,266	448,482			
Total des péages sur navires												4,232 49	1,746 24	5,978 73
do passagers												457 89	667 41	1,125 30
do articles en franchise											$4,926 98			
Total des péages												9,909 24	10,536 01	20,445 25

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		5								5	5	0 95
Pommes	14	93							14	93	107	5 50
Produits agricoles non énumérés, légumes	13	227							13	227	240	21 55
do do animaux	12	1,417							12	1,417	1,429	118 31
Instruments aratoires	9	13							9	13	22	2 65
Orge		76								76	76	5 03
Briques												
Os		1								1	1	0 10
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique		4								4	4	0 34
Argile, chaux et sable		7,002								7,002	7,002	218 74
Houille												
Maïs		4								4	4	0 39
Bestiaux	1	527							1	527	528	35 74
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	5	1							5	1	6	0 49
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	2	6							2	6	8	0 64
Lin et chanvre												
Fleur de farine	4	22							4	22	26	1 97
Meubles	8	28							8	28	36	4 28
Gypse		1								1	1	0 10
Verrerie, de toutes sortes	7	1							7	1	8	0 54
Foin, pressé		860								860	860	81 32
Cochons		21								21	21	1 36
Chevaux	27	149							27	149	176	8 35
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		5								5	5	0 50
Glace												
Fer, chemin de fer												
do en gueuse												
do tout autre	17	54							17	54	71	4 70
Minerai de fer												

Cryolithe ou minerai chim. et autre min., exc. le fer		581								581	581	29 05
Saindoux et huile de saindoux		5								5	5	18
Farines, de toutes sortes		73								73	73	5 57
Viandes, autres que le lard		1								1	1	10
Marbre		1	1						1	1	2	24
Manille												
Mélasse	12								12		12	70
Clous	13								13		13	75
Avoine		4,579								4,579	4,579	356 12
Huile, en barils	12	5							12	5	17	1 13
Tourteaux oléagineux												
Pois		989								989	989	71 29
Pommes de terre		580								580	580	46 49
Lard	17	20							17	20	37	2 26
Peinture	1	2							1	2	3	43
Poix et goudron	1								1		1	05
Guénilles		22								22	22	4 00
Seigle		57								57	57	5 52
Résine	2								2		2	15
Sel	24								24		24	1 65
Pierre, pour la taille		1								1	1	10
do ouvrée												
do impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes		38								38	38	2 70
Moutons		345								345	345	24 42
Cendre de soude		3								3	3	57
Acier												
Sucre	54	2							54	2	56	10 89
Spiritueux, bière, etc	10	1							10	1	11	79
Tabac, brut												
Blé		18								18	18	1 15
Etain	14								14		14	75
Térébenthine												
Suif		28								28	28	2 11
Blanc de plomb		1								1	1	19
Blanc de céruse												
Laine		9								9	9	89
Tous autres effets et marchandises non énumérés	88	281							88	281	360	47 81
Ecorce												
Barils vides		35								35	35	4 15
Courbes, pour bâtiments	1								1		1	03
Flottes		41,060								41,060	41,060	451 33
Bois de chauffage, sur navires	174	31,854		1,137					174	32,991	33,165	1,321 53
do en radeaux		420								420	420	4 20
Cercles		28								28	28	2 00
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	9	368,927		99,988					9	468,915	468,924	34,940 41
do do en radeaux		99								99	99	13 11
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		36								36	36	2 79
do do en radeaux												

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Traverses de chemin de fer, sur navires		125		200						325	325	53 50
do en radeaux		1,563								1,563	1,563	83 34
Billots de sciage		21,085								21,085	21,085	481 88
Douves et fonds, barils												
do pipes												
do Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux		71		455						526	526	457 68
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		1								1	1	0 88
do do en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires		2,560								2,560	2,560	62 91
do do en radeaux		12,480								12,480	12,480	145 28
Traverses		1,060								1,060	1,060	2 65
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	551	499,563	1	101,780					552	601,343	601,895	39,159 27
Articles en franchise par arrêté en conseil, 27 juin 1890.												
Flottes		23,460								23,460	23,460	
Bois de chauffage, en radeaux		4,290								4,290	4,290	
Bois de service, scié, en radeaux		704								704	704	
Bois de construction, carré, en radeaux		2,940								2,940	2,940	
Billots de sciage		13,662								13,662	13,662	
Traverses		60								60	60	
Grand total, fret	551	544,679	1	101,780					552	646,459	647,011	

Total des péages sur navires		3,766 78
" passagers		140 63
" articles en franchise	$605.49	
Amendes		10 00
Autres recettes		8 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		43,084 68

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 14.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant de revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	2	292						23	2	715	717	63 16
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
" " " animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques	179	240						326	179	566	745	46 58
Os			139						139		139	13 90
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable	135							4,533	135	4,533	4,668	483 55
Houille						20		86,480		86,500	86,500	8,478 16
Maïs												
Bestiaux		45								45	45	1 50
Coton, brut												
Faïencerie et poterie		16						3		19	19	1 84
Bois de teinture et matières tinctoriales								80		80	80	8 00
Poisson	1								1		1	0 04
Lin et chanvre												
Fleur de farine	270	15							270	15	285	9 51
Meubles								2		2	2	0 20
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé	330	2,953	444						774	2,953	3,727	153 28
Cochons												
Chevaux		24								24	24	0 80
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre	2							8	2	8	10	0 87
Minerai de fer												

Cryolithe, minerai chim., et autre min., except. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse	2								2		2	0 08
Clous	1								1		1	0 04
Avoine	1	2,549	484						485	2,549	3,034	133 49
Huile, en barils		5	1					123	1	128	129	12 74
Tourteaux oléagineux	5								5		5	0 17
Pois		166								166	166	5 55
Pommes de terre	1	23							1	23	24	0 82
Lard												
Peinture								31		31	31	3 10
Poix et goudron						184		42		226	226	22 60
Guénilles												
Seigle												
Résine	1							2,356	1	2,356	2,357	235 64
Sel	169							148	169	148	317	20 45
Pierre, pour la taille								602		602	602	60 20
do ouvrée								478		478	478	47 80
do impropre à la taille, non ouvrée								21		21	21	7 88
Graines, de toutes sortes												
Moutons		186								186	186	6 20
Cendre de soude								149		149	149	9 93
Acier												
Sucre	2								2		2	0 08
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												
Térébenthine								144		144	144	14 40
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	572	279	585					2,267	1,157	2,546	3,703	288 12
Ecorce												
Barils, vides		11								11	11	0 44
Courbes, pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	315	1,604	62,339						62,654	1,604	64,258	2,124 57
do en radeaux												
Cercles			347						347		347	20 80
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	3,667	20	87,743					34	91,410	54	91,464	5,401 74
do do en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
do do do en radeaux												

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports ports américains à des du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Traverses de chemin de fer, sur navires	4,036	.....	2,088	.....	.....	.....	.....	.....	6,124	.....	6,124	488 80
do do en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do Indes occidentales	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	.....	23	3 20
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de construction, carré, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Traverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total du fret payant péages	9,714	8,828	154,170	.....	.....	204	.....	97,850	163,884	106,882	270,766	18,170 23

Total, péages sur navires	2,701 13
do passagers	88 49
Amendes et dommage	20 00
Autres recettes	1 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	20,980 85

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 15.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	1	14							1	14	15	2 03
Pommes	3	140							3	140	143	4 72
Produits agricoles, non énumérés, légumes	52	63							52	63	115	3 39
" " " animaux	70	485							70	485	555	17 56
Instruments aratoires	28	111							28	111	139	13 82
Orge	82								82		82	1 92
Briques	51	43							51	43	94	2 88
Os	10	6							10	6	16	0 55
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	182	20							182	20	102	5 59
Argile, chaux et sable	787	4							787	4	791	24 06
Houille		3,625								3,625	3,625	142 66
Maïs	4	16							4	16	20	0 53
Bestiaux	2	6							2	6	8	0 24
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	40	56							40	56	96	9 43
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	32	6							32	6	38	1 08
Lin et chanvre												
Fleur de farine	59	310							59	310	369	9 59
Meubles	14	27							14	27	41	3 86
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	27	5							27	5	32	3 06
Foin, pressé	161	4							161	4	165	3 95
Cochons		1								1	1	0 03
Chevaux	5	17							5	17	22	0 70
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1	5							1	5	6	0 19
Glace												
Fer, chemin de fer	10								10		10	0 24
" en gueuse	243								243		243	8 19
" tout autre	399	101							399	101	500	13 81
Minerai de fer												
Cryolithe ou miner. chim., et autre min., except. le fer	714	752							714	752	1,466	72 84

N° (A) 15.—ETAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Saindoux et huile de saindoux	38	40							38	40	78	2 13
Farines, de toutes sortes		60								60	60	1 45
Viandes, autres que le lard	5	7							5	7	12	0 30
Marbre	3	2							3	2	5	0 45
Manille												
Mélasse	56	1							56	1	57	5 21
Clous	241	3							241	3	244	23 50
Avoine	129	1,422							129	1,422	1,551	49 49
Huile, en barils	182	157							182	157	339	32 11
Tourteaux oléagineux		3								3	3	0 11
Pois	13	41							13	41	54	1 57
Pommes de terre	5	201							5	201	206	5 72
Lard	185	36							185	36	221	6 23
Peinture	11	1							11	1	12	1 17
Poix et goudron	2								2		2	0 18
Guénilles	12	37							12	37	49	5 77
Seigle	65	16							65	16	81	2 00
Résine	2								2		2	0 18
Sel	1,737	315							1,737	315	2,052	56 53
Pierre, pour la taille	5	33							5	33	38	1 68
" ouvrée	3								3		3	0 27
" impropre à la taille, non ouvrée		788								788	788	17 51
Graines, de toutes sortes		6								6	6	0 15
Moutons	2								2		2	0 06
Cendre de soude	2								2		2	0 18
Acier	4	6							4	6	10	0 29
Sucre	592	53							592	53	645	61 41
Spiritueux, bière, etc.	55	22							55	22	77	7 08
Tabac, brut	1								1		1	0 03
Suif												
Etain	14								14		14	1 34
Térébenthine												
Blé	1	64							1	64	65	1 86
Blanc de plomb	6								6		6	0 54
Blanc de céruse	22								22		22	1 94

Laine	3	11							3	11	14	0 51
Tous autres effets et marchandises non énumérés	721	498							721	498	1,219	122 98
Ecorce		53								53	53	2 48
Barils, vides	54	48							54	48	102	7 91
Courbes pour bâtiments												
Flottes	440	200							440	200	640	10 15
Bois de chauffage, sur navires	32,670	3,039	291						32,961	3,039	36,000	633 99
do en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	17,327	10,753	1,537						18,864	10,753	29,617	947 34
do en radeaux		5								5	5	0 19
Mâts, espars et poteaux de télégraphe		54								54	54	2 90
do do do en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires	5,624	126							5,624	126	5,750	649 12
do do en radeaux	534								534		534	46 68
Billots de sciage	47	105							47	105	152	3 48
Douves et fonds, barils												
do do pipes												
do do Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	50	61							50	61	111	20 65
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	5								5		5	0 77
do do do en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires	20	20							20	20	40	0 76
do do en radeaux	357	20							357	20	377	7 10
Traverses	91	14							91	14	105	9 26
Articles en bois et bois en partie fabriqué		7								7	7	1 00
Total, fret payant péages	64,313	24,145	1,828						66,141	24,145	90,286	3,102 63
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	6,080								6,080		6,080	
Grand total, fret	70,393	24,145	1,828						72,221	24,145	96,366	

Total des péages sur navires		1,715 06
do passagers		169 83
do houille en franchise	$ 162 31	
Quaiage et emmagasinage		191 42
Amendes et dommages		23 00
Autres recettes		297 20
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		5,499 14

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Poisson	.....	1,749	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,749	1,749	17 49
Fleur de farine	2,150	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,150	65	2,215	22 15
Houille	.....	36,597	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36,597	36,597	365 97
Bois de service	3,838	734	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,838	734	4,572	45 72
Autres produits agricoles	4,854	5,717	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,854	5,717	10,571	105 71
do marchandises	2,719	619	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,719	619	3,338	33 38
Total, fret payant péages	13,561	45,481	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,561	45,481	59,042	590 42
Total des péages sur navires												2,565 44
Total du revenue												3,155 86

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles non énumérés, légumes												
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques		26								26	26	0 50
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Farine												
Meubles												
Gypse												
Verre, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre												
Minerai de fer												

N° (A) 17.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cryolithe ou min. chimiq., et autre min., except. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Chiffons												
Seigle												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soudre												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Ferblanc												
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												

Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	92	78							92	78	170	5 00
Ecorce	78								78		78	3 09
Barils vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes		202								202	202	2 76
Bois de chauffage, sur navires	13,257	1,025							13,257	1,025	14,282	154 52
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	1,307	205							1,307	205	1,512	24 89
" " en radeaux	25								25		25	0 50
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	6								6		6	0 55
" " en radeaux	50	1,092							50	1,092	1,142	11 42
Traverses de chemin de fer, sur navires												
" en radeaux		250								250	250	10 00
Billots de sciage	1,855	150							1,855	150	2,005	17 62
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	469	3							469	3	472	15 56
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires		50								50	50	0 75
" " en radeaux	140	1,943							140	1,943	2,083	31 63
Traverses	60	150							60	150	210	3 75
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	17,339	5,174							17,339	5,174	22,513	282 64

Total, péages sur navires	346 21
" passagers	96 91
Autres recettes	76 25
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	802 01

B. H. TEAKLES,
Compilateur, statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 18.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	89	362	1						90	362	452	8 54
Produits agricoles non énumérés, légumes		150								150	150	2 85
" " animaux			1						1		1	0 02
Instruments aratoires	11	3							11	3	14	0 41
Orge		573								573	573	10 77
Briques												
Os		2								2	2	0 04
Soufre, brut												
Ciment et chaux hydraulique								1		1	1	0 03
Argile, chaux et sable								2		2	2	0 04
Houille								850		850	850	15 97
Maïs												
Bestiaux		5								5	5	0 10
Coton, brut												
Faïence et poterie	14								14		14	0 35
Bois de teinture et matières tinctoriales	4								4		4	0 10
Poisson	1	7	1						2	7	9	0 18
Lin et chanvre												
Fleur de farine	41								41		41	0 81
Meubles	109	9	9					6	118	15	133	3 50
Gypse												
Verre, de toutes sortes	2								2		2	0 05
Foin, pressé	2								2		2	0 04
Cochons												
Chevaux	10	11	4					5	14	16	30	0 60
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
Fer, en gueuse												
Fer, tout autre	2								2		2	0 04
Fer, minerai de												

Cryolithe ou miner. chim., et autre min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille	2								2		2	0 05
Mélasse												
Clous	79								79		79	1 98
Avoine		51								51	51	0 96
Huile, en barils	21	4						36	21	40	61	1 54
Tourteaux oléagineux	1								1		1	0 02
Pois	41	1,490							41	1,490	1,531	28 78
Pommes de terre												
Lard												
Peinture	12	5							12	5	17	0 43
Poix et goudron												
Guénilles	4								4		4	0 10
Seigle	34								34		34	0 64
Résine												
Sel	232	10	1					100	233	110	343	6 47
Pierre, pour la taille	38								38		38	0 72
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée	785	30							785	30	815	8 15
Graines, toutes sortes		152								152	152	2 86
Moutons			17						17		17	0 32
Cendre de soude												
Acier												
Sucre	297		1						298		298	7 39
Spiritueux, bière, etc	9								9		9	0 23
Tabac, brut												
Suif												
Etain	1								1		1	0 03
Térébenthine												
Blé		765								765	765	14 37
Blanc de plomb	26								26		26	0 65
Blanc de céruse												
Bois		1								1	1	0 02
Tous autres effets et marchandises non énumérés	847	131	1					13	848	144	992	24 91
Ecorce												
Barils, vides												
Courbes, pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	37	90	222						259	90	349	2 93
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	1,420	9	1,110						2,530	9	2,539	28 62
" en radeaux												
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " " en radeaux												

N° (A) 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Traverses de chemins de fer, sur navires			25						25		25	0 25
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds de barils		1								1	1	0 05
" pipes												
" Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	1		23						24		24	2 06
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		3,265								3,265	3,265	40 75
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2								2		2	0 10
Total du fret payant péages	4,174	7,126	1,416					1,013	5,590	8,139	13,729	219 82

Total des péages sur navires	235 16
" passagers	130 31
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	585 29

B. H. TEAKLES,
Compilateur, statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

MOUVEMENT DU TRAFIC

ANNEXE

N° (A) 19.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe n° 1.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	417,571	3,845 02	681,459	3,936 69	77,255	255 71
" " américains	495,219	7,428 54	21,098	160 43	438	7 18
Voiliers canadiens	174,507	3,538 67	1,132,464	11,944 20	46,527	614 46
" américains	105,004	2,342 29	73,662	643 39	138,659	1,823 78
Total, classe n° 1	1,192,301	17,154 52	1,908,683	16,684 71	262,879	2,701 13
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre	
Passagers	43,884	504 24	64,199	2,808 75	5,218	88 49
Classe n° 3.	Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
Briques	263	36 44	10,873	443 30	745	46 58
Soufre	.....	.....	557	54 58	.....	.....
Ciment et chaux hydraulique	815	78 05	3,800	490 09	.....	.....
Argile, chaux et sable	70	5 25	28,368	1,330 47	4,668	483 55
Poisson	24	4 05	926	97 52	1	04
Gypse	200	5 00	2,510	34 97	.....	.....
Fer, chemin de fer	163	29 45	1,207	177 84	.....	.....
" en gueuse	.....	.....	1,258	157 48	.....	.....
" tout autre	1,567	269 17	13,952	731 41	10	87
Sel	878	174 95	5,619	714 89	317	20 45
Acier	2,557	383 60	1,039	133 50	.....	.....
Pierre, pour la taille	1,264	252 80	2,029	110 87	602	60 20
Pommes	550	56 59	5,221	754 10	717	63 16
Orge	6,433	1,286 60	9,340	479 74	.....	.....
Maïs	192,548	38,509 60	4,341	265 58	.....	.....
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lin et chanvre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	17,048	2,601 40	5,762	658 07	285	9 51
Foin, pressé	.....	.....	1,113	57 83	3,727	153 28
Farines, de toutes sortes	31,740	6,348 00	1,224	56 45	.....	.....
Tourteaux oléagineux	.....	.....	3	16	5	17
Avoine	37,173	7,434 60	44,294	2,080 80	3,034	133 49
Pois	524	104 80	47,419	2,869 84	166	5 55
Pommes de terre	1	20	139	9 41	24	82
Seigle	9,392	1,878 40	1,000	70 82	.....	.....
Graines, toutes sortes	125	25 00	6,455	246 39	.....	.....
Tabac, non ouvré	.....	.....	1	10	.....	.....
Blé	232,019	45,792 91	68,609	4,402 42	.....	.....
Tous autres produits agricoles, légumes	507	24 70	4,086	242 62	.....	.....
Os	.....	.....	75	10 02	139	13 90
Bestiaux	1	0 02	292	20 47	45	1 50
Cochons	.....	.....	5	0 75	.....	.....
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	113	17 95	47	6 44	.....	.....
Chevaux	91	3 03	501	31 80	24	0 80
Saindoux et huile de saindoux	.....	.....	218	20 52	.....	.....
Viandes, autres que le lard	79	15 80	20	2 35	.....	.....
Lard	44	8 80	568	48 99	.....	.....
Moutons	.....	.....	113	8 58	186	6 20
Suif	108	16 20	37	4 58	.....	.....
Laine	70	14 00	23	3 45	.....	.....
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	2,615	376 00	.....	.....
Total, classe n° 3	536,367	105,377 36	275,659	17,204 48	14,695	1,000 07

A—*Suite.*

et montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1892.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
149,529	190 42	156,983	631 12	102,431	783 97	41,601	832 02	35,922	243 07
95	75	1	25	878	14 84	.....	.....	20	25
8,930	34 99	175,370	2,470 85	87,077	857 90	84,752	1,695 04	29,587	102 89
401	9 00	28,331	664 56	6,070	58 35	1,919	38 38	.....	.....
158,955	235 16	360,685	3,766 78	196,456	1,715 06	128,272	2,565 44	65,529	346 21
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre	
10,459	130 31	11,038	140 63	7,442	169 83	.....	.....	10,199	96 91
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
.....	.....	.....	.....	94	2 88	.....	.....	26	50
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	03	4	34	202	5 59	.....	.....	.....	.....
2	04	7,002	218 74	791	24 06	.....	.....	.....	.....
9	18	8	64	38	1 08	1,749	17 49	.....	.....
.....	.....	1	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	10	24	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	243	8 19	.....	.....	.....	.....
2	04	71	4 70	500	13 81	.....	.....	.....	.....
343	6 47	24	1 65	2,052	56 53	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	10	29	.....	.....	.....	.....
38	72	1	10	38	1 68	.....	.....	.....	.....
452	8 54	107	5 50	143	4 72	.....	.....	.....	.....
573	10 77	76	5 03	82	1 92	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4	39	20	53	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
41	81	26	1 97	369	9 59	2,215	22 15	.....	.....
2	04	860	81 32	165	3 95	.....	.....	.....	.....
.....	.....	73	5 57	60	1 45	.....	.....	.....	.....
1	02	.....	.....	3	11	.....	.....	.....	.....
51	96	4,579	356 12	1,551	49 49	.....	.....	.....	.....
1,531	28 78	989	71 29	54	1 57	.....	.....	.....	.....
.....	.....	580	46 49	206	5 72	.....	.....	.....	.....
34	64	57	5 52	81	2 00	.....	.....	.....	.....
152	2 86	38	2 70	6	15	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1	03	.....	.....	.....	.....
765	14 37	28	2 11	65	1 86	.....	.....	.....	.....
150	2 85	240	21 55	115	3 39	10,571	105 71	.....	.....
2	0 04	1	0 10	16	0 55	.....	.....	.....	.....
5	0 10	528	35 74	8	0 24	.....	.....	.....	.....
.....	.....	21	1 36	1	0 03	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5	0 50	6	0 19	.....	.....	.....	.....
30	0 60	176	8 35	22	0 70	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5	0 18	78	2 13	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	12	0 30	.....	.....	.....	.....
.....	.....	37	2 26	221	6 23	.....	.....	.....	.....
17	0 32	345	24 42	2	0 06	.....	.....	.....	.....
.....	.....	18	1 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 02	9	0 89	14	0 51	.....	.....	.....	.....
1	0 02	1,429	118 31	555	17 56	.....	.....	.....	.....
4,203	79 22	17,343	1,025 19	7,834	229 33	14,535	145 35	26	50

N° (A) 19.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 4.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	19	3 80	124	24 80	.....	.....
Instruments aratoires	11	1 65	97	12 11	.....	.....
Faïence et poterie	.....	.....	180	32 53	19	1 84
Bois de teinture et matières tinctoriales	.....	.....	153	8 29	80	8 00
Meubles	25	4 02	1,213	175 87	2	0 20
Verre, de toutes sortes	89	13 35	551	99 76	.....	.....
Marbre	3,190	478 50	17	1 55	.....	.....
Manille	66	9 90	9	1 80	.....	.....
Mélasse	107	16 05	754	73 49	2	0 08
Clous	40	4 95	2,133	310 75	1	0 04
Huile, en barils	44	3 45	1,087	140 41	129	12 74
Peinture	20	3 00	442	56 43	31	3 10
Poix et goudron	.....	.....	335	27 22	226	22 60
Guénilles	.....	.....	123	18 90	.....	.....
Résine	.....	.....	2,164	111 25	2,357	235 64
Cendre de soude	14	2 10	1,043	204 33	149	9 93
Sucre	3,172	430 49	5,713	1,130 01	2	0 08
Pierre, ouvrée	.....	.....	326	17 65	478	47 80
Etain	20	3 00	408	74 38	.....	.....
Térébenthine	.....	.....	190	12 75	144	14 40
Blanc de plomb	.....	.....	158	30 82	.....	.....
Blanc de céruse	.....	.....	275	55 96	.....	.....
Whisky, et tous autres spiritueux	161	27 32	1,077	197 05	.....	.....
Marchandises non énumérées	40,262	5,934 71	11,993	1,684 41	3,703	288 12
Total, classe n° 4	47,240	6,936 29	30,565	4,502 52	7,323	644 57
Classe n° 5.						
Ecorce	.....	.....	5	19	.....	.....
Barils, vides	30	5 72	441	47 41	11	0 44
Courbes, pour bâtiments	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Flottes	4	0 25	7,464	128 52	.....	.....
Bois de chauffage, sur navires	7,020	337 00	14,897	333 89	64,258	2,124 57
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur navires	86,072	15,427 50	35,551	1,100 51	91,464	5,401 74
" " en radeaux	.....	.....	125	5 64	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	347	20 80
Traverses de chemins de fer, sur navires	217	6 78	148	2 95	6,124	488 80
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	5	0 25	13,540	338 50	.....	.....
Bois de construction, carré, sur navires	43,648	6,541 16	2,685	49 02	.....	.....
" " en radeaux	170	4 80	8,867	235 75	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriq.	7	2 80	44	12 10	.....	.....
Bardeaux	25	18 10	28	4 32	23	3 20
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " en rad.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	2,555	104 05	18,359	420 24	.....	.....
Douves et fonds, barils	95	7 60	.....	.....	.....	.....
" " pipes	88	16 10	80	2 50	.....	.....
" " Indes occidentales	276	51 68	104	3 90	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Traverses	.....	.....	8,222	21 40	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe n° 5	140,212	22,523 79	110,560	2,706 84	162,227	8,039 55

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
.....	.....	5	0 95	15	2 03	.....	.....	.....	.....
14	0 41	22	2 65	139	13 82	.....	.....	.....	.....
14	0 35	6	0 49	96	9 43	.....	.....	.....	.....
4	0 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
133	3 50	36	4 28	41	3 86	.....	.....	.....	.....
2	0 05	8	0 54	32	3 06	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2	0 24	5	0 45	.....	.....	.....	.....
2	0 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	12	0 70	57	5 21	.....	.....	.....	.....
79	1 98	13	0 75	244	23 50	.....	.....	.....	.....
61	1 54	17	1 13	339	32 11	.....	.....	.....	.....
17	0 43	3	0 43	12	1 17	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 05	2	0 18	.....	.....	.....	.....
4	0 10	22	4 00	49	5 77	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2	0 15	2	0 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3	0 57	2	0 18	.....	.....	.....	.....
298	7 39	56	10 89	645	61 41	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	3	0 27	.....	.....	.....	.....
1	0 03	14	0 75	14	1 34	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
26	0 65	1	0 19	6	0 54	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	22	1 94	.....	.....	.....	.....
9	0 23	11	0 79	77	7 08	.....	.....	.....	.....
992	24 91	369	47 81	1,219	122 98	3,338	33 38	170	5 10
1,656	41 72	603	77 36	3,021	296 51	3,338	33 38	170	5 10
.....	.....	.....	.....	53	2 48	.....	.....	78	3 09
.....	.....	35	4 15	102	7 91	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	41,060	451 33	640	10 15	.....	.....	202	2 76
349	2 93	33,165	1,321 53	36,000	633 99	.....	.....	14,282	154 52
.....	.....	420	4 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,539	28 62	468,924	34,940 41	29,617	947 34	4,572	45 72	1,512	24 89
.....	.....	99	13 11	5	0 19	.....	.....	25	0 50
.....	.....	28	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25	0 25	325	53 50	5,750	649 12	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,563	83 34	534	46 68	.....	.....	250	10 00
.....	.....	36	2 79	54	2 90	.....	.....	6	0 55
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,142	11 42
.....	.....	2,560	62 91	40	0 76	.....	.....	50	0 75
3,265	40 75	12,480	145 28	377	7 10	.....	.....	2,083	31 63
2	0 10	.....	.....	7	1 00	.....	.....	.....	.....
24	2 06	526	457 68	111	20 65	.....	.....	472	15 56
.....	.....	1	0 88	5	0 77	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	21,085	481 88	152	3 48	.....	.....	2,005	17 62
1	0 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,060	2 65	105	9 26	.....	.....	210	3 75
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6,205	74 76	583,368	38,027 67	73,552	2,343 78	4,572	45 72	22,317	277 04

N° (A) 19.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe spéciale.		$ cts.		$ cts.		$ cst.
Houille	211,616	42,284 12	178,073	25,073 16	86,500	8,478 16
Cryolithe ou minerai chimique	69	3 45	.....	.....	.....	.....
Minerai de fer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée	10,294	1,019 47	4,351	87 00	21	7 88
Glace	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale	221,979	43,307 05	182,424	25,160 16	86,521	8,486 04
Total, fret et péages	945,798	195,803 25	599,208	69,067 46	270,766	20,959 85
Bois de construction et autres bois, en fr.	.....	.....	2,449	290 28	.....	.....
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., en franchise	9,756	1,434 80	365,098	33,003 46	.....	.....
Grands totaux, passagers et tonnage de navires non compris	955,554	197,238 05	966,755	102,361 20	270,766	20,959 85

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 26 avril 1893.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
850	15 97	....	.....	3,625	142 66	36,597	365 97	.....	.....
.....	.....	581	29 05	1,466	72 84	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	....	....	....	....	... ..	.....
815	8 15	.....	.....	788	17 51	.. . .	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.... ..	....	....	.....	.... ..	.....
1,665	24 12	581	29 05	5,879	233 01	36,597	365 97	.....	.....
13,729	585 29	601,895	43,066 68	90,286	4,987 52	59,042	3,155 86	22,513	725 76
.....	....	45,116	605 49	.....	.....	... .	.....	.....	.....
....	....	....	.....	6,080	162 31	....	.....	.....	. .....
13,729	585 29	647,011	43,672 17	96,366	5,149 83	59,042	3,155 86	22,513	725 76

B. H. TEAKLES,
Compilateur, statistique des canaux.

ANNEXE

N° (A) 20—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés totale de chaque espèce d'effets passée par ces canaux,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires de toutes sortes	1,192,301	17,154 52	1,908,683	16,684 71	262,879	2,701 13
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	43,884	504 24	64,199	2,808 75	5,218	88 49
Produits de la forêt.	Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
Ecorce	.....	.....	5	0 19	.....	.....
Courbes pour bâtiments	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Flottes	4	0 25	7,464	128 52	.....	.....
" En franchise	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de chauffage	7,020	337 00	14,897	333 89	64,258	2,124 57
" En franchise	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles et échalas à houblon	.....	.....	.....	.....	347	20 80
Bois de service, scié	86,072	15,427 50	35,676	1,106 15	91,464	5,401 74
" En franchise	.....	.....	1,799	.....	.....	.....
Mâts, espars, etc.	5	0 25	13,540	338 50	.....	.....
Traverses de chemins de fer	217	6 78	148	2 95	6,124	488 80
Billots de sciage	2,555	104 05	18,359	420 24	.....	.....
" En franchise	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, de toutes sortes	459	75 38	184	6 40	.....	.....
" En franchise	.....	.....	208	.....	.....	.....
Bardeaux	25	18 10	28	4 32	23	3 20
Piquets et perches	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" En franchise	.....	.....	1	.....	.....	.....
Bois de construction, carré	43,818	6,545 96	11,552	284 77	.....	.....
" En franchise	.....	.....	440	.....	.....	.....
Traverses	.....	.....	8,222	21 40	.....	.....
" En franchise	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	140,175	22,515 27	112,523	2,647 43	162,216	8,039 11
Animaux.						
Bestiaux	1	0 02	292	20 47	45	1 50
Cochons	.....	.....	5	0 75	.....	.....
Chevaux	91	3 03	501	31 80	24	80
" En franchise	.....	.....	2	.....	.....	.....
Moutons	.....	.....	113	8 58	186	6 20
Total	92	3 05	913	61 60	255	8 50
Produits des animaux.						
Os	.....	.....	75	10 02	139	13 90
Cornes et sabots, peaux vert. et sal., bruts	113	17 95	47	6 44	.....	.....
" En franchise	.....	.....	20	.....	.....	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	.....	218	20 52	.....	.....
" En franchise	16	.....	.....	.....	.....	.....
Viandes, autres que le lard	79	15 80	20	2 35	.....	.....
" En franchise	.....	.....	94	.....	.....	.....
Lard	44	8 80	568	48 99	.....	.....
Suif	108	16 20	37	4 58	.....	.....
Laine	70	14 00	23	3 45	.....	.....
" En franchise	13	.....	.....	.....	.....	.....
Produits agricoles non énumérés, animaux	.....	.....	2,615	376 00	.....	.....
Total	443	72 75	3,717	472 35	139	13 90

A—*Suite.*

pour la saison de navigation terminée le 31 décembre 1892, indiquant la quantité et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		cts.		$ cts.		$ cts.
158,955	235 16	360,685	3,766 78	196,456	1,715 06	128,272	2,565 44	65,529	346 21
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre	Nombre
10,459	130 31	11,038	140 63	7,442	169 83	.....	.....	10,199	96 91
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
.....	.....	.....	.....	53	2 48	.....	.....	78	3 09
.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	41,060	451 33	640	10 15	.....	.....	202	2 76
.....	.....	23,460	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
349	2 93	33,585	1,325 73	36,000	633 99	.....	.....	14,282	154 52
.....	.....	4,290	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	28	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,539	28 62	469,023	34,953 52	29,622	947 53	4,572	45 72	1,537	25 39
.....	.....	704	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	36	2 79	54	2 90	.....	.....	1,148	11 97
25	0 25	1,888	136 84	6,284	695 80	.....	.....	250	10 00
.....	.....	21,085	481 88	152	3 48	.....	.....	2,005	17 62
.....	.....	13,662	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24	2 06	526	457 68	111	20 65	.....	.....	472	15 56
.....	.....	1	0 88	5	0 77	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,265	40 75	15,040	208 19	417	7 86	.....	.....	2,133	32 38
.....	.....	2,940	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,060	2 65	105	9 26	.....	.....	210	3 75
.....	.....	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6,203	74 66	628,449	38,023 52	73,443	2,334 87	4,572	45 72	22,317	277 04
5	0 10	528	35 74	8	24	.....	.....	.....	.....
.....	.....	21	1 36	1	0 03	.....	.....	.....	.....
30	0 60	176	8 35	22	0 70	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17	0 32	345	24 42	2	0 06	.....	.....	.....	.....
52	1 02	1,070	69 87	33	1 03	.....	.....	.....	.....
2	0 04	1	0 10	16	0 55	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5	0 50	6	0 19	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5	0 18	78	2 13	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	12	0 30	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	37	2 26	221	6 23	.....	.....	.....	.....
.....	.....	18	1 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 02	9	0 89	14	0 51	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 02	1,429	118 31	555	17 56	.....	.....	.....	.....
4	0 08	1,505	123 49	902	27 47	.....	.....	.....	.....

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Produits agricoles.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Produits agricoles non énumérés, légumes	507	24 70	4,086	242 62		
Pommes	550	56 59	5,221	754 10	717	63 16
" En fr			54			
Orge	6,433	1,286 60	9,340	479 74		
Coton, brut						
Maïs	192,548	38,509 60	4,341	265 58		
" En fr			54,999			
Lin et chanvre						
Farine	17,048	2,601 40	5,762	658 07	285	9 51
" En fr			2,874			
Foin, pressé			1,113	57 83	3,727	153 28
Farines, toutes sortes	31,740	6,348 00	1,224	56 45		
" En fr			16			
Manille	66	9 90	9	1 80		
Avoine	37,173	7,434 60	44,294	2,080 08	3,034	133 49
Pois	524	104 80	47,419	2,869 84	166	5 55
" En fr			524			
Pommes de terre	1	20	139	9 41	24	82
Seigle	9,392	1,878 40	1,000	70 82		
" En fr			9,119			
Graines, toutes sortes	125	25 00	6,455	246 39		
" En fr			75			
Tabac, brut			1	10		
Blé	232,019	45,792 91	68,609	4,402 42		
" En fr			194,281			
Total	528,126	104,072 70	460,955	12,195 25	7,953	365 81
Manufactures.						
Alcalis, potasse et perlasse	19	3 80	124	24 80		
" En fr	88		17			
Instruments aratoires	11	1 65	97	12 11		
Barils, vides	30	5 72	441	47 41	11	0 44
" En fr			1			
Briques	263	36 44	10,873	443 30	745	46 58
Ciment et chaux hydraulique	815	78 05	3,800	490 09		
" En fr	1,570		456			
Faïence et poterie			180	32 53	19	1 84
" En fr	8					
Meubles	25	4 02	1,213	175 87	2	20
" En fr	3		1			
Verre	89	13 25	551	99 76		
" En fr	152					
Fer, chemin de fer	163	29 45	1,207	177 84		
" En fr	1,171					
Fer, en gueuse			1,258	157 48		
" En fr	74					
Fer, tout autre	1,567	269 17	13,952	731 41	10	0 87
" En fr	387		10			
Mélasse	107	16 05	754	73 49	2	0 08
" En fr	32					
Clous	40	4 95	2,133	310 75	1	0 04
" En fr	276					
Huile	44	3 45	1,087	140 41	129	12 74
" En fr	2					
Tourteaux oléagineux			3	0 16	5	0 17
Peinture	20	3 00	442	56 43	31	3 10
" En fr	15					
Poix et goudron			335	27 22	226	22 60
" En fr	15					
Résine			2,164	111 25	2,357	235 64
Cendre de soude	14	2 10	1,043	204 33	149	9 93
" En fr	352					

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1892, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux	Péages.	Tonneaux	Péages.	Tonneaux	Péages.	Tonneaux	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
150	2 85	240	21 55	115	3 39	10,571	105 71	.....	.....
452	8 54	107	5 50	143	4 72	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
573	10 77	76	5 03	82	1 92	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4	0 39	20	0 53	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
41	0 81	26	1 97	369	9 59	2,215	22 15	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 04	860	81 32	165	3 95	.....	.....	.....	.....
.....	.....	73	5 57	60	1 45	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
51	0 96	4,579	356 12	1,551	49 49	.....	.....	.....	.....
1,531	28 78	989	71 29	54	1 57	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	580	46 49	206	5 72	.....	.....	.....	.....
34	0 64	57	5 52	81	2 00	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
152	2 86	38	2 70	6	0 15	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....
765	14 37	28	2 11	65	1 86	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,753	70 67	7,657	605 56	2,918	86 37	12,786	127 86	.....	.....
.....	.....	5	0 95	15	2 03	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	0 41	22	2 65	139	13 82	.....	.....	.....	.....
.....	.....	35	4 15	102	7 91	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	94	2 88	.....	.....	26	0 50
1	0 03	4	0 34	202	5 59	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	0 35	6	0 49	96	9 43	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
133	3 50	36	4 28	41	3 86	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 05	8	0 54	32	3 06	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	10	0 24	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	243	8 19	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 04	71	4 70	500	13 81	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	12	0 70	57	5 21	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
79	1 98	13	0 75	244	23 50	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
61	1 54	17	1 13	339	32 11	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 02	.....	.....	3	0 11	.....	.....	.....	.....
17	0 43	3	0 43	12	1 17	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 05	2	0 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2	0 15	2	0 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3	0 57	2	0 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

N° (A) 20.—Sommaire du mouvement des canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Articles manufacturés—Suite.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Spiritueux, whiskey, etc	161	27 32	1,077	197 05		
do En fr	220		6			
Acier	2,557	383 60	1,039	133 50		
do En fr	269					
Sucre	3,172	430 49	5,713	1,130 01	2	0 08
do En fr	1,320					
Etain	20	3 00	408	74 38		
do En fr	27					
Térébenthine			190	12 75	144	14 40
Blanc de plomb			158	30 82		
do En fr	6					
Blanc de céruse			275	55 96		
do En fr	71					
Articles en bois	7	2 80	44	12 10		
Total	15,182	1,318 41	51,052	4,963 21	3,833	348 71
Marchandises.						
Soufre, brut			557	54 58		
Argile, chaux et sable	70	5 25	28,368	1,330 47	4,668	483 55
do En fr	240		500			
Houille	211,616	42,284 13	178,073	25,073 16	86,500	8,478 16
do En fr			101,267			
Bois de teinture et matières tinct			153	8 29	80	8 00
Poisson	24	4 05	926	97 52	1	0 04
do En fr	426		9			
Gypse	200	5 00	2,510	34 97		
Minerais, de toutes sortes	69	3 45				
do En fr	286		614			
Marbre	3,190	478 50	17	1 55		
Guénilles			123	18 90		
Sel	878	174 95	5,619	714 89	317	20 45
do En fr	2,034					
Pierre, de toutes sortes	11,558	1,272 27	6,706	215 52	1,101	115 88
do En fr	145		124			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	40,262	5,934 71	11,993	1,684 41	3,703	288 12
do En fr	538		36			
Total	271,536	50,162 31	337,595	27,549 85	96,370	9,394 20
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	955,554	195,803 25	966,755	69,067 46	270,766	20,959 85

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 26 avril 1893.

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1892, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
9	0 23	11	0 79	77	7 08	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	10	0 29	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
298	7 39	56	10 89	645	61 41	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 03	14	0 75	14	1 34	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
26	0 65	1	0 19	6	0 54	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	22	1 94	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	10	.....	.....	7	1 00	.....	.....	.....	.....
660	16 75	320	34 50	2,916	207 06	.....	.....	26	0 50
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 04	7,002	218 74	791	24 06	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
850	15 97	.....	.....	3,625	142 66	36,597	365 97	.....	.....
.....	.....	.....	.....	6,080	.....	.....	.....	.....	.....
4	0 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9	0 18	8	0 64	38	1 08	1,749	17 49	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	581	29 05	1,466	72 84	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2	0 24	5	45	.....	.....	.....	.....
4	0 10	22	4 00	49	5 77	.....	.....	.....	.....
343	6 47	24	1 65	2,052	56 53	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
853	8 87	1	0 10	829	19 46	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
992	24 91	369	47 81	1,219	122 98	3,338	33 38	170	5 10
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,057	56 64	8,010	302 33	16,154	445 83	41,684	416 84	170	5 10
13,729	585 29	647,011	43,066 68	96,366	4,987 52	59,042	3,155 86	22,513	725 76

B. H. TEAKLES,
Compilateur, statistique des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 21.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1892.

CANAUX ET BUREAUX.	Janvier.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Total des péages.
CANAL WELLAND.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chippawa	.....	.....	.....	3 79	6 06	3 27	4 54	4 60	0 25	11 45	.....	33 96
Colborne	.....	.....	6,505 16	20,211 65	16,662 95	18,684 07	18,049 47	21,974 25	19,836 81	14,189 26	2,047 54	138,161 16
Dalhousie	.....	.....	4,878 01	4,581 77	4,819 45	7,503 40	8,271 78	9,109 28	10,286 47	6,635 52	5 88	56,091 56
Dunnville	.....	.....	.....	29 17	56 04	80 31	92 64	34 67	2 17	116 24	.....	411 24
Maitland	.....	.....	.....	.....	1 76	1 00	1 72	.....	4 08	.....	.....	8 56
Robinson	.....	.....	71 01	151 52	73 45	51 35	24 82	61 51	0 75	59 49	.....	493 90
Sainte-Catherine	.....	.....	30 88	65 84	62 57	131 91	144 82	74 98	75 28	16 59	.....	602 87
Total, canal Welland	.....	.....	11,485 06	25,043 74	21,682 28	26,455 31	26,589 79	31,259 29	30,205 81	21,028 55	2,053 42	195,803 25
CANAUX DU SAINT-LAURENT.												
Beauharnois	.....	.....	.....	49 85	96 01	150 41	91 63	152 29	297 34	293 22	.....	1,130 75
Cardinal	.....	.....	127 84	61 22	115 88	128 66	39 27	64 83	78 09	102 05	15 25	733 09
Cornwall	.....	.....	.....	2,859 13	4,063 72	4,413 39	2,576 05	2,642 59	2,265 16	1,508 65	2 20	20,330 89
Kingston	.....	.....	442 91	1,159 45	3,450 13	4,452 56	1,545 10	1,737 87	2,816 19	1,659 29	.....	17,263 50
Lachine	.....	.....	.....	198 51	261 67	223 57	381 04	470 10	326 48	190 71	.....	2,052 08
Montréal	.....	.....	.....	3,321 64	4,053 61	4,671 94	5,091 91	3,473 38	3,812 39	3,079 39	52 89	27,557 15
Total, canaux du St-Laurent	.....	.....	570 75	7,649 80	12,041 02	14,040 53	9,725 00	8,541 06	9,595 65	6,833 31	70 34	69,067 46
CANAL CHAMBLY.												
Chambly	.....	.....	.....	883 85	1,020 07	1,382 09	1,471 72	1,556 21	1,991 03	737 40	.....	9,042 37
Saint-Jean	.....	.....	.....	2,507 86	1,659 42	1,518 04	2,155 17	1,420 45	1,375 45	569 98	.....	11,206 37
Saint-Ours	.....	.....	19 45	71 44	77 55	111 34	81 63	96 20	128 51	124 99	.....	711 11
Total, canal Chambly	.....	.....	19 45	3,463 15	2,757 04	3,011 47	3,708 52	3,072 86	3,494 99	1,432 37	.....	20,959 85

CANAUX DE L'OTTAWA.												
Ottawa	.....	.....	261 25	3,548 14	3,347 92	3,836 26	3,724 66	3,748 97	3,591 56	1,328 43	.....	23,387 19
Carillon	.....	.....	1 25	23 90	13 03	10 70	12 40	8 42	20 03	6 57	.....	96 30
Grenville	.....	.....	156 65	2,839 98	3,051 44	2,553 56	3,139 03	2,248 14	2,709 52	1,315 68	.....	18,014 00
Sainte-Anne	.....	.....	5 35	114 46	280 15	220 60	349 07	276 49	219 72	103 35	.....	1,569 19
Total, canaux de l'Ottawa	.....	.....	424 50	6,526 48	6,692 54	6,621 12	7,225 16	6,282 02	6,540 83	2,754 03	.....	43,066 68
CANAL RIDEAU.												
Kingston-Mills	.....	.....	.....	157 02	86 56	129 38	160 88	158 60	131 48	41 47	.....	865 39
Ottawa	.....	.....	.....	406 19	548 34	657 06	596 25	425 11	495 68	312 68	.....	3,441 31
Smith's-Falls	.....	.....	.....	41 86	108 08	141 26	146 76	107 78	68 56	66 52	.....	680 82
Total, canal Rideau	.....	.....	.....	605 07	742 98	927 70	903 89	691 49	695 72	420 67	.....	4,987 52
CANAL SAINT-PIERRE.												
Saint-Pierre	30 92	1 06	180 32	254 58	368 24	413 07	412 94	481 83	443 45	362 32	207 13	3,155 86
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.												
Bobcaygeon	.....	.....	.....	19 81	41 33	67 44	71 72	58 55	66 43	20 41	.....	345 69
Buckhorn	.....	.....	1 00	0 50	8 90	21 80	17 87	11 80	1 00	7 25	.....	70 12
Burleigh	.....	.....	2 36	4 76	21 02	21 58	13 70	6 25	2 27	1 09	.....	73 03
Fenelon-Falls	.....	.....	1 00	2 25	7 50	2 50	6 65	4 65	4 25	3 31	.....	32 11
Hastings	.....	.....	.....	13 14	1 93	2 50	2 50	7 00	4 50	2 50	.....	34 07
Peterborough	.....	.....	6 14	16 54	33 11	41 04	23 42	24 05	11 62	14 82	.....	170 74
Total, canaux de la vallée de la Trent	.....	.....	10 50	57 00	113 79	156 86	135 86	112 30	90 07	49 38	.....	725 76
CANAL MURRAY.												
Brighton	.....	.....	24 39	66 32	80 29	124 86	103 35	80 22	64 11	41 75	.....	585 29
Grand total	30 92	1 06	12,714 97	43,666 14	44,478 18	51,750 92	48,804 51	50,521 07	51,130 63	32,922 38	2,330 89	338,351 67

Les remises en vertu de l'arrêté du Conseil du 4 avril 1892, des péages sur le grain se sont élevées à $35,140.32 pour le canal Welland, et à $4,890.51 pour les canaux du Saint-Laurent.

B. H. TEAKLES,
Compilateur, statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 22—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1892, et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée,	Descente.		
Canal Welland.													$ cts
Navires canadiens, à vapeur	1,226	138,431	139,061	66,162	5,511	528	394	4,297	63,187	209,418	208,153	417,571	3,845 02
do à voiles	592	33,423	32,436	42,823	6,210	908	.....	9,737	48,970	86,891	87,616	174,507	3,538 67
Total, du Canada	1,818	171,854	171,497	108,985	11,721	1,436	394	14,034	112,157	296,309	295,769	592,078	7,383 69
Navires américains, à vapeur	536	67	49	13,248	225	232,018	184,440	228	64,944	245,561	249,658	495,219	7,428 54
do à voiles	261	575	.....	7,566	4,609	39,325	35,872	4,588	12,469	52,054	52,950	105,004	2,342 29
Total, Etats-Unis	797	642	49	20,814	4,834	271,343	220,312	4,816	77,413	297,615	302,608	600,223	9,770 83
Grand total, canal Welland	2,615	172,496	171,546	129,799	16,555	272,779	220,706	18,850	189,570	593,924	598,377	1,192,301	17,154 52
Canaux du Saint-Laurent.													
Navires canadiens, à vapeur	3,158	355,914	304,750	13,618	11	.....	.....	11	7,155	369,543	311,916	681,459	3,936 69
do à voiles	6,076	602,400	445,468	31,842	15	30	.....	.....	52,709	634,272	498,192	1,132,464	11,944 20
Total, du Canada	9,234	958,314	750,218	45,460	26	30	.....	11	59,864	1,003,815	810,108	1,813,923	15,880 89
Navires américains, à vapeur	546	113	226	2,639	10	8,036	8,120	144	1,810	10,932	10,166	21,098	160 43
do à voiles	632	1,992	13,934	10,530	1,475	936	1,005	31,557	12,233	45,015	28,647	73,662	643 39
Total, Etats-Unis	1,178	2,105	14,160	13,169	1,485	8,972	9,125	31,701	14,043	55,947	38,813	94,760	803 82
Grand total, canaux du Saint-Laurent.	10,412	960,419	764,378	58,629	1,511	9,002	9,125	31,712	73,907	1,059,762	848,921	1,908,683	16,684 71
Canal Chambly.													
Navires canadiens, à vapeur	603	38,293	38,364	246	.....	.....	.....	.....	352	38,539	38,716	77,255	255 71
do à voiles	626	11,288	10,701	8,627	.....	.....	.....	.....	15,911	19,915	26,612	46,527	614 46
Total, du Canada	1,229	49,581	49,065	8,873	.....	.....	.....	.....	16,263	58,454	65,328	123,782	870 17

Navires américains, à vapeur	25	4	118	299	.....	.....	.....	.....	17	303	135	438	7 18
" à voiles	1,442	1,371	2,941	53,410	.....	.....	.....	.....	80,937	54,781	83,878	138,659	1,823 78
Total, Etats-Unis	1,467	1,375	3,059	53,709	.....	.....	.....	.....	80,954	55,084	84,013	139,097	1,830 96
Grand total, canal Chambly	2,696	50,956	52,124	62,582	.....	.....	.....	.....	97,217	113,538	149,341	262,879	2,701 13
CANAUX DE L'OTTAWA.													
Navires canadiens, à vapeur	1,017	48,262	107,401	.....	1,320	.....	.....	.....	.....	48,262	108,721	156,983	631 12
" à voiles	1,341	8,181	151,074	.....	16,115	.....	.....	.....	.....	8,181	167,189	175,370	2,470 85
Total, du Canada	2,358	56,443	258,475	.....	17,435	.....	.....	.....	.....	56,443	275,910	332,353	3,101 97
Navires américains, à vapeur	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	0 25
" à voiles	308	3,894	7,475	.....	16,444	.....	.....	518	.....	4,412	23,919	28,331	664 56
Total, Etats-Unis	309	3,895	7,475	.....	16,444	.....	.....	518	.....	4,413	23,919	28,332	664 81
Grand total, canaux de l'Ottawa	2,667	60,338	265,950	.....	33,879	.....	.....	518	.....	60,856	299,829	360,685	3,766 78
CANAL RIDEAU.													
Navires canadiens, à vapeur	1,520	49,973	52,248	210	.....	.....	.....	.....	.....	50,183	52,248	102,431	783 97
" à voiles	1,039	43,389	43,581	107	.....	.....	.....	.....	.....	43,496	43,581	87,077	857 90
Total, du Canada	2,559	93,362	95,829	317	.....	.....	.....	.....	.....	93,679	95,829	189,508	1,641 87
Navires américains, à vapeur	57	400	478	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400	478	878	14 84
" à voiles	74	1,692	4,063	315	.....	.....	.....	.....	.....	2,007	4,063	6,070	58 35
Total, Etats-Unis	131	2,092	4,541	315	.....	.....	.....	.....	.....	2,407	4,541	6,948	73 19
Grand total, canal Rideau	2,690	95,454	100,370	632	.....	.....	.....	.....	.....	96,086	100,370	196,456	1,715 06
CANAL SAINT-PIERRE.													
Navires canadiens, à vapeur	220	21,599	20,002	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,599	20,002	41,601	832 02
" à voiles	1,665	42,910	41,392	.....	.....	.....	.....	450	.....	43,360	41,392	84,752	1,695 04
Total, du Canada	1,885	64,509	61,394	.....	.....	.....	.....	450	.....	64,959	61,394	126,353	2,527 06
Navires américains, à vapeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" à voiles	6	1,843	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,843	76	1,919	38 38
Total, Etats-Unis	6	1,843	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,843	76	1,919	38 38
Grand total, canal Saint-Pierre	1,891	66,352	61,470	.....	.....	.....	.....	450	.....	66,802	61,470	128,272	2,565 44

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur	836	16,986	18,936	...	...	...	...	...	...	16,986	18,936	35,922	243 07
" à voiles	454	14,110	15,477	...	...	...	...	...	...	14,110	15,477	29,587	102 89
Total, du Canada	1,290	31,096	34,413	...	...	...	...	...	...	31,096	34,413	65,509	345 96
Navires américains, à vapeur	1	...	20	...	...	...	...	...	...	...	20	20	0 25
" à voiles	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total, Etats-Unis	1	...	20	...	...	...	...	...	...	...	20	20	0 25
Grand total, can'x de la vallée de la Trent.	1,291	31,096	34,433	...	...	...	...	...	...	31,096	34,433	65,529	346 21
CANAL MURRAY.													
Navires canadiens, à vapeur	656	89,412	34,704	13,185	...	...	...	...	12,228	102,597	46,932	149,529	190 42
" à voiles	148	2,678	4,910	316	...	...	...	164	862	3,158	5,772	8,930	34 99
Total, du Canada	804	92,090	39,614	13,501	...	...	...	164	13,090	105,755	52,704	158,459	225 41
Navires américains, à vapeur	3	39	...	49	...	...	...	...	7	88	7	95	0 75
" à voiles	36	32	25	165	...	...	...	2	177	199	202	401	9 00
Total, Etats-Unis	39	71	25	214	...	...	...	2	184	287	209	496	9 75
Grand total, canal Murray	843	92,161	39,639	13,715	...	...	...	166	13,274	106,042	52,913	158,955	235 16

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 22.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.		
													$ cts.
Navires canadiens.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,818	171,854	171,497	108,985	11,721	1,436	394	14,034	112,157	296,309	295,769	592,078	7,383 69
Saint-Laurent	9,234	958,314	750,218	45,460	26	30	....	11	59,864	1,003,815	810,108	1,813,923	15,880 89
Chambly	1,229	49,581	49,065	8,873	.....	.....	.....	.....	16,263	58,454	65,328	123,782	870 17
Ottawa	2,358	56,443	258,475	....	17,435	.....	.....	.....	.....	56,443	275,910	332,353	3,101 97
Rideau	2,559	93,362	95,829	317	.....	.....	.....	.....	.....	93,679	95,829	189,508	1,641 87
Saint-Pierre	1,885	64,509	61,394	.....	.....	.....	.....	450	....	64,959	61,394	126,353	2,527 06
Vallée de la Trent	1,290	31,096	34,413	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,096	34,413	65,509	345 96
Murray	804	92,090	39,614	13,501	.....	.....	.....	164	13,090	105,755	52,704	158,459	225 41
Total, canadiens	21,177	1,517,249	1,460,505	177,136	29,184	1,466	394	14,659	201,374	1,710,510	1,691,455	3,401,965	31,977 02
Navires américains.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	797	642	49	20,814	4,834	271,343	220,312	4,816	77,413	297,615	302,608	600,223	9,770 83
Saint-Laurent	1,178	2,105	14,160	13,169	1,485	8,972	9,125	31,701	14,043	55,947	38,813	94,760	803 82
Chambly	1,467	1,375	3,059	53,709	.....	.....	.....	.....	80,954	55,084	84,013	139,097	1,830 96
Ottawa	309	3,895	7,475	.....	16,444	.....	.....	518	.....	4,413	23,919	28,332	664 81
Rideau	131	2,092	4,541	315	.....	.....	.....	.....	.....	2,407	4,541	6,948	73 19
Saint-Pierre	6	1,843	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,843	76	1,919	38 38
Vallée de la Trent	1	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	20	0 25
Murray	39	71	25	214	.....	.....	.....	2	184	287	209	496	9 75
Total, américains	3,928	12,023	29,405	88,221	22,763	280,315	229,437	37,037	172,594	417,596	454,199	871,795	13,191 99
Grand total des navires canadiens et américains	25,105	1,529,272	1,489,910	265,357	51,945	281,781	229,831	51,696	373,968	2,128,106	2,145,654	4,273,760	45,169 01

ANNEXE A SUPPLÉMENTAIRE—*Fin.*

N° (A) 22½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1891 et 1892, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

—	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.		
1891.												$ cts.
Canal Welland	11,415	58,559	13,845	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	290,212	684,801	975,013	198,823 88
Canaux du Saint-Laurent	203,211	547,727	10,725	1,545	645	1,701	33,314	137,926	247,895	688,899	936,794	62,726 56
Canal Chambly	56,763	7,547	66,881	.....	.....	.....	.....	98,073	123,644	105,620	229,264	19,346 58
Canal Rideau	69,714	28,142	11,457	.....	.....	.....	.....	.....	81,171	28,142	109,313	5,910 41
Canaux de l'Ottawa	871	476,735	.....	107,435	.....	.....	.....	.....	871	584,170	585,041	40,440 39
Canal Saint-Pierre	6,512	28,008	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,512	28,008	34,520	1,778 48
Canaux de la Vallée de la Trent	16,632	4,207	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,632	4,207	20,839	651 73
Canal Murray	5,002	4,322	906	250	.....	.....	24	1,238	5,932	5,810	11,742	670 05
1892.												
Canal Welland	7,750	87,642	9,733	32,583	240,332	300,733	12,391	264,390	270,206	685,348	955,554	195,803 25
Canaux du Saint-Laurent	204,078	599,062	6,390	1,424	702	2,046	35,005	118,048	246,175	720,580	966,755	69,067 46
Canal Chambly	9,714	8,828	154,170	.....	.....	204	.....	97,850	163,884	106,882	270,766	20,959 85
Canal Rideau	70,393	24,145	1,828	.....	.....	.....	.....	.....	72,221	24,145	96,366	4,987 52
Canaux de l'Ottawa	551	544,679	1	101,780	.....	.....	.....	.....	552	646,459	647,011	43,066 68
Canal Saint-Pierre	13,561	45,481	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,561	45,481	59,042	3,155 86
Canaux de la Vallée de la Trent	17,339	5,174	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,339	5,174	22,513	725 76
Canal Murray	4,174	7,126	1,416	.....	.....	.....	.....	1,013	5,590	8,139	13,729	585 29

B. H. TEAKLES,
Compilateur, statistique des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

TARIF DES PÉAGES.

N° 23—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY'

(A. du C., 25 avril 1873.)

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sans.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 1.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bateaux à vapeur .....par tonne.	0 01½	0 01½	0 02¼	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00⅝	0 01½
Voiliers .. .. "	0 02¼	0 02¼	0 03¾	0 01½	0 01¼	0 02¼	0 01	0 02⅝
Classe n° 2.								
Passagers, de 21 ans et au-dessus..	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02¼	0 09¾
Passag., au-dessus de 21 ans, chac.	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01¼	0 04½
Classe n° 3.								
Briques, ciment et chaux hydraul.								
Argile, chaux et sable								
Soufre								
Maïs								
Fleur de farine								
Fer, chemin de fer.....								
do en gueuse								
do tout autre, y compris acier (A.C., 1er fév. 1888).....								
Plâtre, gypse.....	0 15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾
Sel								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement								
Produits agricoles, légumes, non énumérés								
Produits gricoles, animaux, non énumérés.....								
Pierre, pour la taille								
Blé.....								
Classe n° 4.								
Tous autres articles, non énumérés.	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29

canaux du Canada, 1892.

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT (A. du C., 25 JUILLET 1888).

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Complet parcours.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon-Falls. à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls. à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 00 3/16	0 00 3/16	0 00 3/16	0 00 3/16	0 00 3/4	0 00 3/16
0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 01	0 00 1/4
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 1/2	0 00 1/2	0 00 1/2	0 00 1/2	0 02	0 00 1/2
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03

N° 23.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Ste-Anne, en chaque sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 5.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¼
Barils, vides, chaque	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Courbes, pour bâtiments, chaque	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Flottes, par 1,000 pds linéaires	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05
Bois de chauff., la corde, sur nav.	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23
do do en rad.	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30¼
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
Mâts et espars, poteaux de tél., par tonne de 40 pds cub., sur nav.	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13¼
Mâts et espars, poteaux de tél., par tonne de 40 pds cub., en rad.	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½
Trav. de ch. de fer, sur nav., chaq.	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00¾	0 00¾	0 01⅜
do en rad. do	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02¼
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de constr. scié, par M. pds, mesure de planche, sur navires	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11¼	0 06¾	0 20
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de constr. scié, par M. pds, mesure de planche, en radeaux	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½
Bois carré, par M. pieds cubes, sur navires	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69
Bois carré, par M. pds cubes, en radeaux	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pds cubes	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55
Bardeaux, par M	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08
Pieux et perches pour clôtures, par M., sur navires	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42
Pieux et perches pour clôtures, par M., en radeaux	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77
Billots de sciage, par pièce type	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13
Douves et fonds de barils, par M.	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
do pipes, par M.	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75
do des Ant., p. M.	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
do saloirs, sciés ou coupés, par M	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06
Traverses, par 100 pièces	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½
Echalas à houblon, par 1,000 pièces	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65
Classe spéciale.								
Gypse, brut (par A. du C., 28 octobre 1892)	0 15	0 05	.....	0 05	West	ward	.....	.....
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17¾
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½
Cryolithe, min. de f. ou min. chim.	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	.....	.....	.....	.....	.....

canaux du Canada—*Suite.*

CANAUX DE LA VALLEE DE LA TRENT.

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Complet parcours.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00½	0 00⅛
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 03	0 03	0 03	0 03	0 11	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Sec. **76.**—Base de l'estimation des poids, péages des canaux.

—	Ton'x.	—	Ton'x.
2,000 lbs avoir du poids	1	Pierre, 12 pieds cubes	1
Par M. signifie par mille pieds	.....	Pierre, 1 corde	7½
Par Mille signifie par mille pièces	.....	Whisky, 4 barils ou 215 gallons	1
Fruits verts, 9 barils correspondent à	1	Barils vides, 10	1
Alcalis 9 do	1	Cercles à barils, 10 milles	1
Ecorce, 4 cordes	1	Planches et autres bois sciés, 600 pieds mesure de planche	1
Bœuf, 7 barils	1	Courbes de bâtiments, 4	1
Biscuits et craquelins, 9 barils	1	Bois de chauffage, 1 corde	3
Brique, commune, 1,000	2	Echalas à boulon, 60 ou 40 pieds cubes	1
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils	1	Bardeaux, 12 M. ou paquets	1
Bestiaux, 3	1	Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils	1	Douves et fonds, pipe, 1 mille	8
Briques réfractaires, 1,000	3	do IndesOccidentales, 1 mi le	4
Poisson, 7 barils	1	do baril, 1 mille	2½
Fleur, 9 barils	1	do saloir, 1 mille	½
Gypse et manganèse, 6 barils	1	Billots de sciage, étalon, 1	⅔
Chevaux, 2	1	Bois carré, 50 pieds cubes	⅚
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes	1	Poteaux de télégraphe, 10 ou 40 pieds cubes	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons	1	Trav. de chemins de fer, 16 ou 50 pieds cub.	1
Noix, 9 barils	1	Tous autres bois ouvrés ou en partie ouvrés, 40 pieds cubes, selon le tarif	1
Huîtres, 6 barils	1	Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces	1
Lard, 7 barils	1	Flottes, 50 pieds linéaires	1
Sel, 7 barils	1		
Graines, 9 barils	1		
Moutons, 20	1		

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts revisés du Canada, section 14, tous les articles ci-haut mentionnés sont estimés au cent (100 lbs.)

TAUX DES PÉAGES.

Sec. **77.** Les taux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux :—

CANAL WELLAND.	Taux.
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens	½
2. De la tranc. de Chippawa, ou quelq. part que ce soit, à Dunnville, Port-Maitland ou P.-Colborne	½
3. De Dunnville à Port-Colborne	½
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	½
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires	½
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	½
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	½
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	½
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	½
10. De Dunnville à Maitland	½
11. De Port-Robinson en passant par l'écluse et la tranchée de Chippawa	½
12. De Port-Colborne à Port-Maitland	½
13. De la tranchée de Chippawa en passant par l'écluse de Port-Robinson	½
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	½
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine	½
16. Seulement par la tranchée de Chippawa	½
17. Seulement par la tranchée de Port-Robinson	½
CANAUX DU SAINT-LAURENT.	
Sec. **78.** La navigation sera divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies.	
CANAL CHAMBLY.	
Sec. **79.** Les navires et articles passant de Sorel à Chambly paieront	½
Les navires et articles passant de Chambly à Saint-Jean paieront	½

CANAUX DE L'OTTAWA.

Art. **80.** La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tous navires et articles dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL RIDEAU.

Art. **81.** La navigation de ce canal est divisée en trois sections : "Ottawa," "Smith's-Falls" et "Kingston-Mills." Les navires et fret passant par une section paieront un tiers, deux sections, deux tiers.

RÈGLE GÉNÉRALE.

Art. **82.** (*a*) Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

(*b*) Le passage de bois en grume ou autre sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des règlements à cet effet.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

Art. **83.** La houille, excepté sur le canal Welland, passe sur tous les canaux en franchise.—Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Art. **84.** Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le creek Chippawa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson.—Arrêté du conseil du 18 mai 1863.

NOTE.

Arrêté du conseil du 27 juin 1890.

Les mots suivants seront ajoutés à l'article 84 :—

(1) "Excepté dans les cas où il sera donné une permission particulière, le canal Grenville est interdit aux trains de bois complets ou fractionnés de quelque nature que ce soit, en conformité de l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888.

(2) Les trains de bois pourront passer par le canal Carillon sans frais de péages, selon l'arrêté du conseil du 9 juillet 1888."

Art. **85.** Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Art. **86.** (*a*) Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Outaouais et du Rideau, passeront en franchise le canal Welland ; et si les péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent ou ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

(*b*) Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront selon le tarif de la catégorie n° 4.

(*c*) Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais des navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant $30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal. Arrêté du conseil du 18 avril 1873.

Art. **87.** Les marchandises expédiées à un port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquels les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiées de ces ports et transportées exemptes de péages sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payé les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu. Arrêté du conseil du 23 juin 1883.

Art. **88.** Durant la saison de navigation de 1889, les péages sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, expédiés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal, seront de 2 centins par tonneau, et ces péages couvriront le passage des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland ; et si dans le cours de la dite saison le plein péage ordinaire pour le passage de ces denrées sur le canal Welland a été payé, les denrées seront exemptées de tout autre péage sur toute partie du régime des canaux du Saint-Laurent, bien qu'elles ne parcourent pas toute la distance jusqu'à Montréal. Arrêté du conseil du 18 mars 1889.

DROITS DE PORT.

Art. **89.** Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exempts de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront 2 centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prendront ou déchargeront.

DROITS D'EMMAGASINAGE AU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. **90.** Suit le tarif des droits d'emmagasinage qui seront prélevés sur les articles laissés dans les hangars des bassins du canal Lachine :

			Cents.
Blé et autres grains, par semaine,		par boisseau	1
Farines	"	par baril	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux	"	"	5
Cassonade	"	par boucaut, 10 cents ; par baril	5
Liqueurs	"	par pipe, 15 cents ; par tonne	12
	"	par barrique, 10 cents ; par quartaut	7
Fer, en barres	"	par tonneau	24
Fer, en saumon	"	"	12
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	"	par 100 boisseaux	36
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel, après les premières 48 heures	"	par sac	½
Balles, paniers, caisses, etc.	"	par ton. de poids ou d'encombrement	24
Charbon	"	par chaldron	12

Art. **91.** (*a*) Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine pendant la première période de 48 heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.

(*b*) Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.

(*c*) Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque fraction subséquente.

(*d*) La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leur frais.

(*e*) Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire, pour dommage par le feu ou autrement.

(*f*) Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.—Arrêtés du conseil du 21 août 1846.

Farine.

Art. **92.** (*a*). Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer.

(*b*) Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.

(*c*). Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours.

(*d*) Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.—Arrêté du conseil du 31 mai 1856.

TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST EN ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTRÉAL.

Art. **93.** Les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées ; quarante-huit heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits ; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

	Milles.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	8
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	4

	Centins.
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	40
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	20
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures.	10
Houille, par chaldron	10
Sel, par 100 minots	15
Fer de toute espèce, par ton. de poids	15
Marchandises de la catégorie n° 6 du tarif des canaux du Canada	10

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant le commerce avec ce port.—Arrêté du conseil du 8 juin 1860.

QUAIAGE À PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAIS ET LES BORDS DU CANAL.

Art. **94.** Les droits suivants seront perçus ainsi que mentionné ci-après, savoir :—

(*a*) Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les abords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.—Arrêté du conseil du 7 août 1860.

(b) Le paragraphe qui précède s'appliquera non seulement aux péages à percevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine et dans le canal Lachine ainsi que dans le bassin du dit canal, mais encore au bois de chauffage sur les bords et sur les terrains du canal à la Côte Saint-Paul et à Lachine. Arrêté du conseil du 27 janvier 1862.

LES BASSINS DU CANAL À MONTRÉAL CONSIDÉRÉS COMME PARTIE DU PORT.

Art. **95**. Attendu que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine ;

Et attendu que souvent les navires chargés de grains et à destination de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal ;

Il est ordonné que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison ; mais que cette règle ne s'appliquera pas au delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal. Arrêté du conseil, 8 août 1878.

PHOSPHATE.

Art. **96**. Attendu que les bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de posphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée ;

Il est ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit ; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre du chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire. Arrêté du conseil, 12 juillet 1881.

DROITS D'HIVERNAGE DANS LE CANAL LACHINE.

Art. **97**. Suit le tarif des droits d'hivernage par tonneau imposé aux navires hivernant dans le canal Lachine.

Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix tonneaux ou moins, soixante-dix centins par bâtiment pour tout l'hiver ; et pour chaque bâtiment de plus de dix tonneaux huit centins additionnels sur chaque dizaine de tonneaux additionnelle de son jaugeage. Arrêté du conseil, 22 août 1879.

PÉAGES ET DROITS SUR LES NAVIRES DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. **98**. Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et prélèvera sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin. Arrêté du conseil, 26 janvier 1883.

PÉAGES ET DROITS DANS LE PORT DE MONTRÉAL, EN VERTU DES ACTES 40 VIC., CH. 53, ET 42 VIC., CH. 28.

Art. **99**.—*Droits de tonnage.*

	Par ton. de registre.
Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures ou partie d'une journée qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ	1 cent.
Sur tous les autres navires, par jour comme susdit	½ do

Art. **100**.—*Droits de quaiage.*

	Par tonn.
Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25 cents.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	20 do
Pommes, paniers et leur contenu, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons	15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel	10 do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½ do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.	
Or ou argent en lingots, espèces	En franc.

Note.

Art. **101**. *(a)* Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront lever un droit de ¼ de 1 pour 100 sur leur valeur.

(b) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

(c) Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

(d) Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissement.

Art. **102.**—*Base d'estimation pour les poids.*

Alcalis, potasse et perlasse	3 brls	feront	1 tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre	9 "		1 "
Poissons, viandes, poix, goudron	7 "		1 "
Chevaux	2 à 1 tonn.		
Bêtes à cornes	3 "		
Moutons	15 "		
Cochons	10 "		

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

TARIF DES DROITS À PRÉLEVER SUR LE BOIS FLOTTANT, ETC., À SON ENTRÉE DANS LE BASSIN À LACHINE.

Art. **103.** Les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

Espèces de bois.	Pour recevoir du bois, etc., y compris l'usage du bassin ou du quai pendant un mois.	Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation.	Pour passer l'hiver dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de construction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce	1	½	2
Flottes, le 100	10	5	10
Traverses, le 100	10	5	10
Piquets et perches de clôtures, le mille	10	5	10
Douves à barils, le mille	8	4	8
" à pipes "	8	4	8
" "I.O." "	8	4	8
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le basin du canal, à Lachine	3	3	3

NOTE.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

3. Les mots suivants seront ajoutés à l'article 103: "Le droit mensuel de trois centins par corde de bois de chauffage est aboli, en conformité de l'arrêté du conseil du 4 février 1880."

Note.

Art. **104.** (*a*) Il ne sera rien alloué pour les fractions de mois ou de saison d'hiver.

(*b*) Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le débarquement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.

(*c*) Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine. Arrêté du conseil, 8 juin 1860.

DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES PASSANT L'HIVER DANS LE CANAL RIDEAU.

Art. **105.** Les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, sont fixés comme ci-après :—

Dans le bassin du canal à Ottawa,	bateaux à vapeur,	pour la saison	$ 8 00
" "	barges	"	4 00
Dans les écluses "	bateaux à vapeur	"	50 00
" à d'autres stations "		"	15 00

Dans le cas où le ministre le jugerait à propos, il est autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie. Arrêté du conseil, 19 mars 1887.

DROITS À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES DROITS DES CANAUX.

Art. **106.** (*a*) Les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine auront à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires ; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.

(b.) Dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être ainsi vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux. Arrêté du conseil, 5 mars 1880.

Art. **107.** Règle concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly :—

(a.) Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.

(b.) Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois ; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

(c.) Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver, il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage) ; la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(d.) Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.

(e.) Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.

(f.) Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.

(g.) Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non. Arrêté du conseil, 6 août 1881.

CANAL SAINT-PIERRE.

Art. **109.** Sur chaque bâtiment qui passera par ce canal, deux centins par tonneau pour le bâtiment, et un centin par tonneau pour le fret, pour aller, et autant pour le retour. Arrêté du conseil, 23 juin 1883.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

12 décembre 1889.

Vu un mémoire du 10 décembre 1889, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'en certains cas il a été d'usage d'amarrer des navires pour l'hiver le long des jetées du canal mais non en dedans des portes, et que ces navires, bien que trouvant en ceci un certain avantage, ne sont pas protégés comme ils le seraient à l'intérieur contre la hausse et la baisse de l'eau, mais que néanmoins on les assujétis aux droits d'hivernage :

Le ministre recommande en conséquence que dorénavant, à compter du présent hiver, mais sans autre rétroactivité, il ne soit exigé aucun droit des navires hivernant ainsi en dehors des écluses des canaux de l'Etat.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 31 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26e jour d'octobre 1889, ainsi que les modifications et additions qui y ont été faites, seront appliqués, et ces règles et règlements sont par le présent appliqués au canal Murray, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte particulièrement et exclusivement aux travaux y dénommés.

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les péages à imposer et percevoir sur le canal Murray maintenant ouvert à la circulation régulière seront fixés, et les dits péages sont par le présent fixés à un huitième des péages exigés pour le passage des canaux du Saint-Laurent.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

Sur mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 25 septembre 1890, représentant qu'à la date du 20 août un arrêté du conseil a été passé à l'effet de défendre l'emploi de chevaux de halage entre l'entrée d'aval du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 pendant les travaux de l'agrandissement du canal ;

Le ministre, considérant que cette défense entraîne l'emploi de remorqueurs et une augmentation de frais pour les intéressés, recommande, de l'avis du chef administratif du département des chemins de fer et canaux, que tous les remorqueurs employés faisant exclusivement le service du remorquage sur cette section du canal, aient le privilège de passer sans péage soit en remontant soit en descendant le canal entre l'entrée d'aval du canal et l'écluse n° 20 jusqu'à l'achèvement des travaux d'agrandissement de cette section.

Le comité soumet le recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, déclare que le canal Tay, aujourd'hui terminé, fait partie du canal Rideau, et que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26 octobre 1889 (arrêtés du conseil de 1889, chapitre 115), ainsi que les modifications et ajoutés, s'appliqueront au dit canal Tay, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte spécialement et exclusivement aux travaux autres que le canal Rideau.

Et il a encore plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs conférés par le dit acte, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages suivants, et en autoriser la perception, sur le bras Tay du canal Rideau, aujourd'hui ouvert à la circulation régulière, savoir :

De Perth à Smith's-Falls, 1 section, ou $\frac{1}{5}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à Kingston, 2 sections, ou $\frac{2}{5}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth au bassin à Ottawa, 2 sections, ou $\frac{2}{5}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à la rivière Ottawa, 3 sections, ou le plein péage du canal Rideau.

Une partie de section sera traitée comme une section complète pour la perception des péages.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

LUNDI, le 18e jour de mai 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Ecellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que tous les dragueurs et bateaux de l'Etat passeront par les canaux en franchise, pourvu que les dits dragueurs et bateaux ne nuisent pas au passage des autres navirent quels qu'ils soient.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

Arrêté du conseil, 18 mai 1891.

Attendu que les travaux exécutés par les entrepreneurs pour l'agrandissement du canal Cornwall empêchent les bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario d'arriver au quai sur la rivière en face du village de Cornwall, et que les dits bateaux à vapeur sont obligés, au lieu d'arrêter au dit quai, de passer par les deux écluses à l'entrée d'aval du canal pour arriver à un autre quai au village :

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dits bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario passeront en franchise par les dites deux écluses de l'entrée d'aval du canal Cornwall.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

Arrêté du conseil, 31 octobre 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil

privé de la reine pour le Canada, établir les péages et droits suivants, et en autoriser la perception, pour l'usage de la cale sèche à Bobcaygeon, et des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pour l'hiver et autres périodes moins longues.

Pour les navires.	Hiver.	Par jour.	Par semaine.
	$	$	$
De plus de 15 tonnes	30	4	12
De 15 tonneaux ou moins	20	3	10

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

LUNDI, 4 avril 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, après avoir examiné le tarif des péages sur les canaux du Canada et les différents arrêtés du conseil en vertu desquels un droit spécial a été de temps à autre imposé temporairement sur certaines denrées alimentaires passant par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal et des ports à l'est de cette ville, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les modifications suivantes seront faites au tarif des péages en vigueur sur les canaux, et le dit tarif est en conséquence modifié comme suit :—

Une remise sera faite d'une partie des péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin qui ont passé par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal ou de tout port à l'est de Montréal, dans tous les cas où les dits produits ainsi transportés sont exportés, et dans ce cas seulement.

La remise sera de nature à réduire les péages à deux centins par tonneau des dits produits ou aucuns d'eux, et les conditions de cette remise seront les suivantes :—

On devra démontrer que les produits susdits sur lesquels la remise sera réclamée ont été en premier lieu expédiés en destination de Montréal ou de quelque port à l'est de Montréal, qu'ils ont été transportés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal, et réellement exportés hors du pays.

Le droit à la remise susdite ne sera pas perdu par le transbordement intermédiaire, pourvu qu'il ait lieu à un endroit en dedans les limites du Canada.

Toutes parties de chargements débarqués à Port-Colborne et réexpédiés de Port-Dalhousie, et tous chargements des produits susnommés d'un port canadien sur le lac Ontario, auront aussi droit à cette remise.

Le paiement du montant à être remis sera fait, de temps à autre, à mesure que les chargements des dits produits sont expédiés, en vue d'exportation, de Montréal ou de tout port à l'est de Montréal.

Le présent arrêté en conseil demeurera en vigueur pour l'année courante (1892) seulement.

(Signé) JOHN J. McGEE.
Greffier, Conseil privé.

COPIE *certifiée d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mai 1892.*

Sur mémoire daté du 19 avril 1892, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, soumettant un mémoire, dont copie ci-jointe, des officiers qu'il appartient du département des chemins de fer et canaux, sur certaines objections soulevées par la chambre de commerce de Montréal, par les expéditeurs et autres personnes, contre les droits de tonnage et de quaiage actuels sur les navires et le fret se servant des bassins du canal Lachine à Montréal.

D'après ce mémoire, qui est détaillé et explicatif, il paraîtrait que les plaintes formulées sont bien fondées, les complications exposées provenant du fait que divers arrêtés en conseil ont été rendus de temps à autre, déterminant et modifiant les taux et péages pour faire face à des cas particuliers à mesure qu'ils se produisaient ; et en attendant une revision générale de tous ces règlements, péages et droits concernant les canaux, qui semble être opportune, il serait bon de s'occuper tout de suite de toutes ces plaintes.

En conséquence, le ministre, sur l'avis des officiers des revenus des canaux, approuvé par l'ingénieur en chef du canal Lachine et par le sous-ministre du département des chemins de fer et canaux, recommande l'adoption de ce qui suit :—

Droits de quaiage sur le charbon destiné à la consommation locale de Montréal.

Article 93. Le charbon destiné à la consommation locale de Montréal, déchargé sur les terrains du canal entre le port de Montréal et la côte Saint-Paul, de navires autres que des navires de mer, et entrant dans le canal Lachine en venant du port de Montréal, paiera un droit de quaiage de cinq centins par tonne.

Le poussier de charbon paiera trois centins par tonne.

2. L'abrogation des articles nos 98, 99, 100 et 101 et la susbstitution des suivantes :—

Droits de quaiage sur les navires de mer dans tous les bassins du canal Lachine.

Article 98. Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval du canal Lachine, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir. Les navires de mer qui chargent et déchargent dans les bassins du canal Lachine à Montréal (excepté dans le vieux bassin d'aval), paieront les droits de quaiage suivants :—

Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25 centins par tonne.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	20 "
Pommes, paniers et leur contenu, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons et cochons	15 "
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphate, sable, sel, houille et coke, grain de toutes sortes	7½ "
Tarif spécial.—Briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche	
Or et argent en lingots, espèces	En franchise.
Poussier de charbon	3 centins par tonne.

Chaque inscription ne paiera pas moins de cinq centins.

Tous les effets débarqués sur les quais du canal pour être transbordés ou expédiés de nouveau dans les eaux du canal ne paieront qu'un quaiage.

Le bois de construction pour lequel on aura acquitté les péages pour passer le canal Lachine et qui est expédié de nouveau des quais ou des bateaux dans des navires de mer paiera des droits de quaiage égaux à une section des droits de péage sur les canaux, savoir : 3¾ centins par 1,000 pieds, mesure de planche.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT A OTTAWA.

LUNDI, le 6ème jour de juin 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté en conseil du 29ème jour d'avril 1891, en vertu duquel les steamers spécialement nolisés pour le transport des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, et pour le passage du canal Welland, dans les cas de partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine, seront continuées pour la saison seulement.

[Signé], JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

VENDREDI, le 15ème jour de juillet 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Considérant que par une clause de l'arrêté en conseil du 4 avril 1892, concernant le rabais à être alloué sur certains produits alimentaires passant par les canaux de Welland et du Saint-Laurent en destination de Montréal pour l'exportation, il est établi que le droit à ce rabais s'étendra aux envois de ces produits faits "de tout port canadien sur le lac Ontario," cette disposition provenant d'un arrêté en conseil du 29 avril 1891 ;

Et considérant que l'intention n'était pas de continuer la restriction en faveur des ports canadiens sur le lac Ontario,—

Il plaît à Son Excellence, en vertu des dispositions du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que le dit arrêté en conseil du 4 avril 1892 soit et il est par le présent modifié en omettant de la clause en question le mot "canadien," et que cette modification sera exécutoire à compter du 4 avril dernier.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

LUNDI, le 19ème jour de juillet 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Attendu qu'on a demandé d'étendre aux canaux de la Vallée de la Trent le privilège des péages réduits dont jouissent aujourd'hui les voyages de plaisance sur les canaux de Lachine et Welland en vertu de l'arrêté du conseil du 6 juin 1892.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des dispositions du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que pour la présente saison seulement, les vapeurs frêtés spécialement pour tournées de plaisance d'une seule et même journée, ne paieront que la moitié des péages ordinaires pour les voyageurs sur les canaux de la Vallée de la Trent.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

MARDI, le 2ème jour d'août 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 6 juin 1892, réduisant de moitié les péages ordinaires des passagers sur le canal Lachine (cette réduction s'appliquant aux steamers transportant des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer nolisé spécialement à cette fin), soient continuées et s'appliqueront au canal Beauharnois pour la prochaine saison de navigation seulement.

(Signé) JOSEPH POPE,
Greffier-adjoint du Conseil privé.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,

VENDREDI, 14 octobre 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 13 du chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, prescrire l'échelle suivante de droits à payer par les navires qui passeront l'hiver dans les canaux et écluses de la rivière Rideau, et la dite échelle de droits est par le présent en conséquence prescrite, savoir :—

Dans le canal de Carillon, vapeurs, pour la saison	$ 8 00
" barges	4 00
Dans le canal de Grenville, vapeurs, pour la saison	8 00
" barges	4 00
Dans les écluses des canaux à Sainte-Anne, Carillon et Grenville, vapeurs, pour la saison	25 00
Dans les écluses du canal de la Culbute, pour la saison	15 00

On exigera en garantie d'indemnité contre dommages résultant d'incendie tel cautionnement que le ministre des chemins de fer et canaux jugera à propos.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 2 novembre 1892.*

Vu un mémoire en date du 28 octobre 1892, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'il a reçu du gérant de la Compagnie de flottage et d'expédition de Collins' Bay une lettre dont voici copie :—

" COLLINS' BAY, 19 septembre 1892.

" Au ministre des chemins de fer et canaux,
" Ottawa, Ont.

" CHER MONSIEUR,—J'ai reçu de M. Robert Rae, *Commodore* du Yacht Club de Chicago, une lettre dans laquelle il parle d'amener par les canaux dans le cours de la saison prochaine un grand nombre de

yachts pour l'exposition de Chicago, et il suggère que votre gouvernement accorde aux yachts étrangers la franchise des canaux pour le voyage complet, et me demande de soumettre la question à votre gouvernement avec cette fin en vue. On m'informe que l'*Ocean Racing Yacht Club*, et l'*International Yacht Club of England*, viendront si le voyage à Chicago leur est facilité. Les yachts clubs danois, russes, allemands, français, italiens et grecs ont été invités, mais avant d'accepter, il leur faudra avoir des renseignements sur la route de Montréal à Chicago et le coût du voyage. Le *Royal Yacht Club* propose une régate sur l'océan et jusqu'à Montréal, et que de là la flotte donne rendez-vous aux yachts canadiens et américains à Mackinac, pour de là courir jusqu'à Chicago pour un prix qui sera donné par les clubs américains.

" Si votre gouvernement jugeait à propos d'accéder à cette proposition et d'annoncer publiquement sa décision en ce sens ou de m'en avertir, je la communiquerai au président du Yatch Club de Chicago.

" Bien à vous,

" Collins' Bay Rafting and Forwarding Co. (limitée),

" Par A. LÉGER,

" *Gérant.*"

Le ministre, vu les intérêts qui sont concernés dans le projet en question, recommande que le privilège de la franchise des canaux du Canada soit accordé à tous les yachts de plaisance qui feront le voyage de Chicago pour l'exposition universelle de 1893, et qu'on l'autorise à annoncer la chose à la compagnie en réponse à sa lettre.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

ANNEXE N° 24.

Statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1893, compilée par Thomas Ridout, I.C., de rapports fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant le développement des chemins de fer du Canada, d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1837.

Année.	Milles en exploitation.	Année.	Milles en exploitation.
1836	0	1865	2,145
1837	16	1866	2,150
1838	16	1867	2,258
1839	16	1868	2,269
1840	16	1869	2,497
1841	16	1870	2,497
1842	16	1871	2,497
1843	16	1872	2,508
1844	16	1873	2,638
1845		1874	2,642
1846		1875	4,826
1847	59	1876	5,157
1848	59	1877	5,574
1849	59	1878	6,143
1850	71	1879	6,484
1851	93	1880	6,891
1852	212	1881	7,260
1853	423	1882	7,530
1854	657	1883	8,806
1855	855	1884	9,576
1856	1,296	1885	10,149
1857	1,428	1886	10,697
1858	1,654	1887	11,691
1859	1,997	1888	12,162
1860	2,087	1889	12,628
1861	2,087	1890	13,256
1862	2,110	1891	14,009
1863	2,110	1892	14,588
1864	2,145	1893	15,020

Les tableaux ci-annexés peuvent être résumés comme suit :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées)	15,320
Longueur des voies de garage en milles	2,012
Milles de lisses de fer, lignes-mères	437
" d'acier "	14,883
Capital versé (y compris les quatre item suivants)	$872,156,475
Primes payées par le gouvernement	153,523,816
Prêts faits "	21,619,149
Actions souscrites par le gouvernement	300,000
Subventions municipales	14,017,957
Milles de chemins de fer en exploitation	15,020
Recettes brutes	$52,042,397
Frais d'exploitation	36,616.033
Recettes nettes	15,426,364
Voyageurs transportés	13,618,027
Tonnes de marchandises transportées	22,003,599
Milles parcourus par les trains	44,385,953
Voyageurs tués	11
Nombre d'élévateurs à grains	53
Passage à niveau, gardés	139
" non gardés	9,552
Ponts au-dessus de la voie	401
Passages à niveau d'autres chemins de fer	208
Raccordements avec d'autres chemins de fer	304
" des embranchements	216
Locomotives, en propriété	1,937
" louées	17
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété	155
" " loués	6
Voitures de 1re classe, en propriété	949
" " louées	28
" 2e classe et d'immigrants, en propriété	662
" " " louées	2
Wagons à bagage, wagons-poste et de messagerie, en propriété	601
" " " loués	9
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété	33,795
" " loués	1,946
Wagons-plateformes, en propriété	15,545
" loués	174
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété	3,330
" " loués	125

Chemins de fer et canaux.

CAPITAL NOMINAL ACQUITTÉ.

——	Milles construits.	Montant.	Par mille.	
		$ cts.	$ cts.	
Capital, actions ordinaires	15,320	253,029,728 41	16,516 30	
do privilégiées	15,320	118,847,558 72	7,757 57	
Dette garantie par obligations	15,320	307,225,888 03	20,053 91	
Aide du gouvernement fédéral	15,320	147,212,609 70	9,609 18	
do de l'Ontario	6,210	6,391,932 74	1,029 30	Egal à une moyenne de $915 par mille sur tout le parcours.
do de Québec	2,916	12,630,409 62	4,331 42	
do du Nouveau-Brunswick	1,378	4,425,281 81	3,211 38	
do de la Nouvelle-Ecosse	831	2,121,944 55	2,553 48	
do de l'Ile du Prince-Edouard	211	.....	.....	Egal à une moyenne de $1,842. mille sur tout le parcours.
do du Manitoba	1,470	2,623,286 77	1,784 55	
do de la Col.-Britannique	749	37,500 00	50 07	
do des Territ. du Nord-Ouest	1,555	.....	.....	
Aide des municipalités de l'Ontario	6,210	10,266,453 37	1,653 21	
do do de Québec	2,916	2,544,218 62	872 50	
do do du Nouveau-Brunswick	1,378	296,500 00	215 16	
do do de la Nouvelle-Ecosse	831	277,685 00	334 16	
do do de l'Ile du Prince-Edouard	211	.....	.....	
do do du Manitoba	1,470	595,600 00	405 17	
do do de la Col.-Britannique	749	37,500 00	50 07	
do do des Territ. du Nord-Ouest	1,555	.....	.....	
Capital provenant d'autres sources	15,320	3,592,378 13	234 49	
Total	15,320	872,156,475 47	56,929 27	

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, primes, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée:—

	Montant.
Gouvernement fédéral	$150,955,008 37
do de l'Ontario	6,925,432 74
do de Québec	15,880,051 61
do du Nouveau-Brunswick	4,633,281 81
do de la Nouvelle-Ecoose	2,363,744 55
do du Manitoba	2,624,336 77
do de la Colombie-Britannique	37,500 00
Municipalités de l'Ontario	10,450,750 78
do de Québec	4,323,174 00
do du Nouveau-Brunswick	316,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse	289,685 00
do du Manitoba	595,600 00
do de la Colombie-Britannique	37,500 00
do des Territoires du Nord-Ouest	25,000 00
	$199,457,565 63

ACCIDENTS SUIVIS DE MORT.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives	2	21	5	28
En embarquant ou débarquant des trains en mouvement	5	6	15	26
En préparant les trains	.....	3	.....	3
Passant les bras ou la tête hors des châssis	.....	.....	.....	
En attelant les wagons	.....	9	.....	9
Collisions et déraillements	3	8	3	14
En marchant ou étant sur la voie	.....	12	87	99
Explosions	.....	.....	.....	
Frappés contre des ponts	.....	.....	.....	
Autres causes	1	13	23	37
Totaux	11	72	133	216

CONCESSIONS de terrains par les gouvernements à des chemins de fer construits ou en voie de construction.

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendus.	Montant réalisé.
				$
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	Fédéral	1,409,180	835,248	1,101,733
Calgary et Edmonton	do	2,176,000	1,481,046	*
Pacifique Canadien	do	26,568,000	3,796,489	11,758,517
do	do	.....	Emplac. de ville net.	1,328,951
Esquimalt et Nanaïmo	do	1,900,000	243,450	758,098
Grand Nord-Ouest Central	do	2,880,000		
Manitoba et Nord-Ouest	do	3,046,400	584,412	954,733
Manitoba et Sud-Est	do	704,000		
Colonisation du Manitoba et Sud-Ouest	do	1,396,800	295,196	1,251,436
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	do	2,220,800	1,126,230	*
Winnipeg et la Baie d'Hudson	do	8,580,000		
Montagne de Bois et Qu'Appelle	do	1,536,000		
Grand-Nord	Québec	330,000		
Colonisation du Lac Témiscamingue	do	250,000		
Basses Laurentides	do	480,000		
Colonisation de Montfort	do	210,000		
Montréal et Ouest	do	350,000		
Ottawa et Vallée de la Gatineau	do	658,000		
Québec et Lac Saint-Jean	do	1,840,000		
Com. de l'Ouest, maint. Yarmouth et Annapolis	Nouvelle-Ecosse	150,000		
Colombie et Kootenay	Colombie-Britan	200,000	Emp. de ville	57,212

* Après des efforts réitérés pour obtenir un état des montants réalisés de la vente de ces terres, jusqu'à la date d'aller sous presse (12 mars 1894), les compagnies ont manqué de donner l'information—en conséquence le rapport dans ce sens est incomplet.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer du Canada le 30 juin 1893.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	Ci-devant Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest—De Dunmore, sur le C.C.P., à l'ouest jusqu'à la houillère à Lethbridge, et de Lethbridge à Coutts, sur la frontière internationale....	.....	174·12
Albert-Southern	Embranchement de la jonction Harvey à Alma	.....	16·00
Baie des Chaleurs	De Métapédia à Paspébiac (80 milles de voie posés)	.....	100·00
Cie du chemin de fer et navigation de la Baie de Quinté.	De Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc	.....	4·00
Brantford, Waterloo et Lac Erié (à présent Toronto, Hamilton et Buffalo)	De Brantford, Ont., à Waterford, Ont.	.....	17.00
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B.	.....	32·00
Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	De Brockville à Westport, Ont.	.....	45·00
Calgary et Edmonton	De Calgary à Edmonton	190·97	
	do McLeod	104·10	
			295·07
Canada-Atlantique	De la cité d'Ottawa à la jonction avec le Grand-Tronc à Lacolle. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un pont. Se raccorde au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle	.....	138·00
Comtés du Centre	De Glen-Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury, Ont	.....	21·00
Canada-Sud	Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu	226·18	
	Emb. d'Amherstburg—D'Essex-Centre à Amherstburg	15·70	
	Emb. de St-Clair—De la jonc. de St-Clair à Courtright.	62·63	
	Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Welland	17·50	
	Emb. d'Erié et Niagara—De Fort-Erié à Niagara	30·60	
	Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City	5.50	
	Sarnia, Chatham et Erié—De Oil-City à Petrolia	7·00	
	Leamington et St-Clair—De Comber à Leamington	13·80	
			378·91
Canada-Est	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick—De Gibson à Chatham-Junction, sur l'Intercolonial.	107·00	
	De Blackville à Indiantown	9·00	
	De Chatham à Chatham-Junction	11·00	
			127·00
Canadien du Pacifique : En propriété	Ligne-mère—De Montréal à Vancouver	2,904·80	
	do De Québec à la jonction de St-Martin	159·80	
(Ci-devant chemin de fer de la Rive-Nord.)	Embr.—De jonc. des Grandes-Piles aux Grandes-Piles	26·90	
	do do de Berthier à Berthier	2·00	
	do do de Joliette à St-Felix	16·80	
	do do de Ste-Thérèse à St-Jérôme	13·60	
	do do do St-Eustache	6·00	
	do do de St-Lin à St-Lin	15·00	
	do De Buckingham au village de Buckingham	4·20	
	do De Hull à Aylmer	7·50	
	do De Carleton-Junction à Brockville	45·00	
	do De Sudbury aux Mines de Cuivre	5·00	
	do do Sault-Ste-Marie	182·50	
	do De Winnipeg-Junction à Emerson	64·50	
	do do à Manitou	100·10	
	do De Rosenfeldt à Gretna	13·70	
	do De Winnipeg à Selkirk-Ouest	22·50	
	do do Stonewall	18·00	
	do De Kenmay à Estevan	156·20	
	do De Glenboro' à Souris	45·70	
	do De Deloraine à Napinka	18·60	
	do De Monteith-Junction à Reston	31·30	
	do De New-Westminster-Junct'n à N'w-Westm'tr	8·20	
	do De Mission-Junction à Mission	10·10	
	do De Vancouver à Coal-Harbour	1·20	
	Total de milles possédés	3,879·20	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadien du Pacifique—*Suite.* Lignes affermées	Atlantique et Nord-Ouest (en Canada)—			
	De l'extrémité sud du pont de Lachine à la frontière du Maine, Qué	182·50		
	De Renfrew à Eganville, Ont	22·50		
			205·00	
	Saint-Laurent et Ottawa—			
	D'Ottawa à Prescott, Ont	51·80		
	De Chaudiere-Junct. à la rue Sussex, Ottawa	6·60		
			58·40	
	Ontario et Québec—			
	De Mile-End-Junction à l'extrémité sud du pont de Lachine	9·10		
	De Montréal, rue Windsor, à Toronto	339·00		
	De London à Windsor	112·50		
	De Toronto-Junction à Strachan Avenue	3·20		
			463·80	
	Credit Valley—			
	De Toronto-Junction à St-Thomas	116·10		
	De Streetsville-Junct. à Melville-Junction	31·50		
	De Cataract à Elora	27·30		
			175·10	
	Pacifique d'Ontario-Ouest—London à Woodstock		26·60	
	Toronto, Grey et Bruce—			
	De Toronto-Junction à Owen-Sound	116·90		
	De Orangeville-Junction à Teeswater	69·40		
	De Glenannan à Wingham	5·00		
			191·30	
	Guelph-Junction—			
	De Guelph Junc., ch. de f. de Credit Valley, à Guelph		15·00	
	Montréal et Ottawa—			
	De Vaudreuil à la Pointe-Fortune, Qué		23·60	
	Montréal et Western—			
	De St-Jérôme à Ste-Agathe		30·40	
	Montréal et Lac-Maskinongé—			
	De St-Félix à St-Gabriel-de-Brandon		13·00	
	St-Jean et Maine—			
	De Carleton, N.-B., à Vanceboro'		91·80	
	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick (en Canada)—			
	De Gibson à Woodstock	62·90		
	De Newbury-Junction à Edmundston	105·50		
	De Aroostook Junction à la frontière	5·00		
	De Fairville à St-Jean	2·30		
			175·70	
	Chemin Nouveau-Brunswick et Canada (en Canada)—			
	De McAdam-Junction à St-Stephen	33·90		
	De Watt do St-Andrew's	27·50		
	De McAdam do Woodstock	50·80		
	De Debec-Junction à la frontière du Maine	5·00		
			117·20	
	Chemin de fer de Frédéricton—			
	De Fredericton-Junction à Frédéricton		22·10	
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba—			
	De Manitou à Deloraine	101·00		
	De Winnipeg à Glenboro'	104·20		
	D'Elm-Creek à Barnsley	12·60		
			217·80	
	Colombie et Kootenay—De Robson à Nelson—			
	Du Lac Kootenay à la Rivière Colombie		27·70	
	Shuswap et Okanagon—			
	De la jonction avec le C.C.P. à Sicamous au Lac Okanagon		51·00	
	Total de milles affermés			1,905·50
	do possédés			3,879·20
	do en opération			5,784·70

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Chemins de fer de l'Etat	Intercolonial—		
	Halifax à Lévis ... 675·00		
	Moncton à Saint-Jean ... 89·00		
	Truro à Stellarton ... 44·00		
	Stellarton à Mulgrave ... 82·00		
	Stellarton à Pictou ... 14·00		
	Pointe-Tupper à Sydney ... 91·00		
	New-Glasgow à Pictou-Landing ... 8·00		
	Painsec à la Pointe-du-Chêne ... 11·00		
	Emb. à Sydney-Nord ... 5·00		
	" Dalhousie ... 7·00		
	" Saint-Charles ... 25·00		
	" Dartmouth ... 4·00		
	" Indiantown ... 14·00		
	" Jonction d'Oxford à la Pte-Brown ... 67·00		
	" Pugwash ... 5·00	1,141 00	
	Ile du Prince-Edouard—		
	Ligne-mère—D'Alberton à Georgetown ... 147·00		
	Emb.—De Mount-Stewart à Souris ... 38·40		
	" D'Alberton à Tignish ... 13·10		
	" De la Ligne de Comté à Cap-Traverse 12·10	210·60	
			1,351·60
Caraquette	De Gloucester-Junction, sur l'Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan-Harbour, N.-B.	.....	68·00
Carillon et Grenville	De Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa. (Largeur de la voie, 5 pieds 6 pouces)	.....	13·00
Ontario-Central	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings ; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon	.....	104·00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	De Norton-Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Chipman	44·66	
	De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer de Saint-Martin et Upham)	30·00	74·66
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro')	De Spring-Hill-Junction, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy	32·00	
	Embranchement de Spring-Hill et Oxford, des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow, ch. de fer Intercolonial.	14·00	46·00
Comté de Drummond	De Sainte-Rosalie, P.Q., raccordement avec le Grand-Tronc, à Ball's-Wharf, sur le Saint-Laurent, se relie au chemin de fer Canadien du Pacifique à Drummondville	.....	62·81
Elgin, Petitcodiac et Havelock	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jontion Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial ; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King	.....	27·50
Erié et Huron	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont. ; se relie aux chemins de fer Canada-Sud et Grand-Occidental, et Lac-Erié et Rivière-Détroit	.....	76·75

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Esquimalt et Nanaïmo	De Victoria à Wellington, Ile de Vancouver		78·00
Frédéricton et pont du chemin de fer de Sainte-Marie	En amont de la rivière Saint-Jean, reliant le chemin de fer Frédéricton, à Frédéricton, avec les chemins de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada-Est, à Sainte-Marie		2·10
Grand-Tronc (en propriété)—Ligne-mère	De Point-Edward à la Pointe-Lévis et la frontière, Vermont	719·75	
	Des Chutes Niagara à Windsor	229·50	949·25
Embranchements	Raccordements à Toronto avec le G.-O. et N., et N.-O.	4·75	
	De Montréal à Dorval	10·25	
	Prolongement de Sarnia—De Point-Edward à Sarnia	3·00	
	De Montréal aux quais	0·75	
	D'Arthabaska à Doucet's-Landing	35·25	
	Kingston—Ligne-mère jusqu'à la cité de Kingston	2·25	
	De Waterloo et Berlin à Galt	14·50	
	De Sainte-Marie à London	22·00	
	De Saint-Lambert à la frontière, N.-Y., et Saint-Isidore à la ligne provinciale	65·50	
	De Blackwell au Tunnel de St-Clair	5·00	
	De Port-Dover à Wiarton, Durham et Port-Rowan	189·75	
	De Brosseau à Dundee et Valleyfield	81·25	
	De Jacques-Cartier au raccordement avec le C.C.P.	6·50	
	De Waterloo à Elmira	10·00	
	De Belleville à Midland	164·00	
	De Lindsay à Scarboro'-Junction	60·25	
	" Haliburton	54·25	
	De Whitby à Manilla	33·75	
	De Lakefield-Junction à Lakefield	11·75	
	De North-Hastings-Junction à Eldorado	22·25	
	De Blackwater à Coboconk	36·25	
	De Madoc à Bridgewater	8·75	
	De Port-Hope à Omemee	32·00	
	De Millbrook à Peterboro'	12·25	
	De Stouffville au Lac Simcoe	26·50	
	De Peterboro' à Chemong-Lake	8·25	
	De Coldwater à Parker's-Hill	9·00	
	Raccordement, Merriton	0·17	
	" Stoney-Creek	2·08	
	Lignes auxiliaires (N. et N.-O.)	0·48	
	D'Hamilton à Toronto	36·64	
	Ligne auxiliaire—Junction-Cut—Emb. de Toronto	0·36	
	Raccordement, Burlington " E.	0·13	
	" " " O.	0·21	
	D'Harrisburg à Guelph	27·18	
	Raccordement " (W.G. et B.)	0·11	
	De Harrisburg à Brantford	7·76	
	Raccordement de l'emb. de Brantford avec le G.-T.	0·13	
	De Komoka à Sarnia	50·85	
	De Wyoming à Petrolia	4·71	
	De Fort-Erié à Glencoe	145·55	
	Raccordement, Welland-Junction, Est	0·26	
	" " Ouest	0·50	
	" Canfield-Junction	0·19	
	" Simcoe (G. B. et L. E.)	0·24	
	York-Est, Saint-Thomas	0·32	
	D'Allanburg à Clifton-Junction	8·33	
	De Port-Colborne à Port-Dalhousie	25·14	
	De Glencoe à Kinscourt-Junction	21·04	
	De Guelph à Southampton	101·26	
	De Palmerstone à Kincardine	66·67	
	" raccordement	0·20	
	De Hyde-Park à Wingham-Junction	68·88	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Grand-Tronc—Embranchements—*Suite.*	Raccordement, jonction de Clinton	0·13	
	Ligne auxiliaire de Brantford	34·78	
	Ligne de Ceinture de Toronto, Swansea à Carleton	4·37	
	do Don à la jonction de Fairbank	8·33	
	Toronto à Gravenhurst	111·60	
	Allandale à Collingwood	31·76	
	Hamilton à Allandale	93·82	
	do à Port-Dover	40·25	
	Collingwood à Meaford	20·50	
	Elmvale à Hillsdale	8·28	
	Jonction de Beeton à Collingwood	39·83	
	Gravenhurst à la jonction de Nipissingue	111·37	
	Colwell à Penetanguishene	33·34	
	Cobourg à Harwood	15·00	
	Blairton à sa jonction avec le C.C.P.	3·00	
			2055·50
	Total possédé		3004·75
	Affermé et partie possédée— Buffalo et Lac-Huron, Fort-Erié à Goderich		162·00
	Affermé ou loué— Embranch. des quais, Montréal		1·75
	Total de milles en exploitation		3168·50
Approches du tunnel St-Clair	Sous la rivière St-Clair, entre Sarnia et Port-Huron, reliant le Grand-Tronc à d'autres chemins de fer dans l'Etat du Michigan		2·23
	Longueur du tunnel d'une ouverture à l'autre, 6,000 pds ; de coupe cylindrique d'un diamètre intérieur de 19·10 pieds		
Grand-Oriental	Construit depuis le point de raccordement avec le ch. du Sud-Est à Yamaska jusqu'à la riv. St-François	6·00	
	Construit dep. Nicolet jusqu'au point de raccordem. avec le Grand-Tronc à Saint-Grégoire	7·00	
			13·00
Montréal et Sorel	Const. depuis le point de raccordem. avec le Grand-Tronc à St-Lambert jusq. Armstrong, vis-à-vis Sorel		44·67
Grand-Nord	Construit de Saint-Jérôme à Sainte-Julienne		18·00
Grand Nord-Ouest Central	Construit depuis le point de raccordem. avec le C.C.P. à Chater vers l'ouest jusqu'à Hamiota		50·93
Hereford	De la frontière internat. à Dudswell, comté de Wolfe, relié au C.C.P. à Cookshire, et au Québec-Central à Dudswell	48·20	
	De Dudswell aux carr. de chaux (Cie de la ligne Dom.)	4·80	
			53·00
Irondale, Bancroft et Ottawa	Construit depuis le point de raccord. avec le Grand-Tronc près de Kinmount-Station vers Bancroft		15·00
Joggins, maintenant Cie de ch. de fer et de houille du Canada	De Maccan-Station, Intercol., aux mines de Joggins		12·00
Kent-Northern	De Richibouctou, N.-B., au ch. de fer Intercolonial	27·00	
	De Richibouctou à Saint-Louis	7·00	
			34·00
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—Kingston à Pembroke	103·00	
	Embranchem. de Glendon—De Bedford à Zanesville	4·00	
	Embr. de Robertsville—Aux mines de Robertsville	1·00	
	Embranch.—Aux moul. de Doran (ch. de bois), aux moulins de McLaren, aux mines de Bethune, aux moulins de Lavant, de Clyde Forks, et de Francis	4·75	
			112·75
	(Relié au Grand-Tronc à Kingston, au C.C.P. au Lac-Sharbot et à Renfrew.)		

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Kingston, Napanee et Western	Ci-devant Napanee, Tamworth et Québec :—		
	Napanee à Tamworth	28·50	
	Yarker à Harrowsmith	7·00	
	Tamworth à Tweed	20·95	
			56·45
Lotbinière et Mégantic	Station de Lyster, Grand-Tronc, vers Saint-Jean Des-Chaillons		15·00
	11 milles construits		
L'Assomption	Station de L'Epiphanie, C.C.P., à L'Assomption		3·00
Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit	De Walkerton, Ont., sur le G.-T., à Ridgetown	84·05	
	Embranch.—Des moulins Foster aux moulins Decew.	4·00	
			88 05
Ch. de fer de colonisation du Lac Témiscamingue	Entre Mattawa et la tête du lac Kippewa, en différents tronçons		15·50
London et Port-Stanley	London à Port-Stanley, sur le lac Erié		23·84
Basses-Laurentides (ci-devant St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay)	De St-Tite, sur le C.C.P., à la Rivière-à-Pierre, sur le ch. de fer Québec et Lac Saint-Jean		39·50
Manitoba et Nord-Occidental	Portage-la-Prairie à Yorkton	223·05	
	Embranch. de la Rivière-aux-Coquilles	11·45	
	Affermé—Saskatchewan et Occidental—De Minnedosa à Rapid-City	15·47	
			249·97
Manitoba et Sud-Est	Dans une direction sud-est de Winnipeg au côté ouest du lac des Bois ; 8 milles en voie de construction		110·00
Colonisation de Montfort	Du point de raccord. avec le Montréal et Occident., près de St-Sauveur à Montfort, 10 milles en voie de const.		21·00
Vallée de la Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, se reliant au chemin de fer *Connecticut and Passumpsic Rivers ;* se relie aussi au Grand-Tronc et au C.C.P. à Lennoxville	32·00	
	Embranch.—De Stanstead-Junction à Stanstead	2·00	
			34·00
Montréal et Vermont-Junction	Du point de raccord. avec le chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de St-Jean, P.Q., au raccordem. avec le Vermont et Canada, à la front. du Vermont ; se relie aussi au ch. de jonct. Lac-Champlain et St-Laurent à Stanbridge		23·60
Montréal, Portland et Boston	Du point de racc. avec le G.-T. à St-Lambert à Farnham	32·00	
	De Marieville à St-Césaire	8·60	
			40·60
Cie de fer, de houille et de chemin de fer New-Glasgow	De la jonction Ferrona, Intercolonial, à Sunny Brae		12·50
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	De Sackville-Station, Intercolonial, au Cap-Tourmente		36·00
Ch. de fer électrique de la riv. et du parc des Chutes-Niagara	De Queenston à Chippewa		11·85
Pacifique-Nord et Manitoba	De Winnipeg à la frontière internationale	65·30	
	De Winnipeg à Portage-la-Prairie	52·50	
	De Morris à Brandon	145·50	
	Du point de raccordement avec le C.C.P. à Winnipeg	1·20	
			264·50
Nosbonsing et Nipissingue	Du lac Nosbonsing au lac Nipissingue		5·50
Central de la Nouvelle-Ecosse	De Middleton, sur le chemin de fer de Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E		74·00
Montagne-d'Orford	Eastman, sur le C.C.P., à Kingsbury, Qué		26·50
Ottawa et Vallée de la Gatineau	De la station du ch. de fer can. du Pac. à Hull, Qué., à Venosta		40·00
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	D'Ottawa à Arnprior		35·00

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer—*Suite.*

Nom du chmin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Vallée de l'Ottawa	Lachute, sur le C.C.P., jusq. St-André sur la riv. Ottawa	.....	7·00
Colonisation de Parry-Sound	De Scotia, sur le Northern et Pacific-Junction, à Eginton	.....	30·00
Pontiac et Renfrew	De Wyman-Station, sur la Jonction de Pontiac du Pacifique aux mines Bristol, comté de Pontiac, Qué.	.....	4·25
Jonction de Pontiac du Pacifique.	Du point de raccordement avec le C.C.P. à Aylmer, Qué., jusqu'à Pembroke, Ont. (Voie posée sur 71 milles d'Aylmer et 61 milles en exploitation.)	.....	85·00
Port-Arthur, Duluth et Western	De Port-Arthur à la frontière internationale (Se raccorde avec le C.C.P. à Port-Arthur et Fort-William.)	.....	85·50
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	Du chemin de fer Canadien du Pacifique à Régina, vers le nord-ouest jusq. Lac-Long et Prince-Albert.	.....	254·00
Québec et Lac Saint-Jean	De Québec à Roberval	191·00	
	De la Jonction de Chambord à Chicoutimi	51·00	
			242·00
Québec-Central	Ligne-mère—De Sherbrooke à la Jonction d'Harlaka, Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué	137·50	
	Emb. de la Chaudière—De la J. de Beauce à St-Franç's	15·00	
	Embranc. Angus—D'Angus-Est aux moulins d'Angus.	1·00	
			153 50
	(Relié au Grand-Tronc à Passumpsic et au C.C.P. à Sherbrooke.)		
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de Saint-Roch, Québec, à Sainte-Anne de Beaupré	.....	21·00
Stanstead, Shefford et Chambly	De sa jonct. avec le ch. de fer de jonct. de Montréal et du Vermont, près St-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo	.....	43·00
Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud).	De Saint-Jean à St. Stephen, N.-B.	.....	82·50
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	Du garage Graham, chemin de fer Intercolonial, à la Stewiacke supérieure, et de là à Lansdowne (10 milles en construction)	.....	37·00
Sud-Est	Ligne-mère — De Farnham-Ouest à Richford, sur la frontière internationale	33·80	
	Division Nord—De la Jonction de Sutton à Sorel	95·50	
	Entre Newport et Richford—Partie de la ligne en Canada	10·80	
	Jonction du lac Champlain et Saint-Laurent—De Stanbridge à Saint-Guillaume.	61·40	
			201·50
	(Se relie aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic, au Grand-Tronc et au Stanstead, Shefford et Chambly.)		
Sainte-Catherine et Niagara-Central	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes Niagara	.....	12·35
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean	De Saint-Jean à Fairville, traversant la rivière Saint-Jean aux chutes par un pont en acier, et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick, C.C.P.	.....	1·75
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (6 milles en voie de construction)	.....	66·00
Salisbury et Harvey (ci-devant chemin de fer Albert)	De Salisbury à Albert, N.-B	45·00	
	Embranchements des moulins	1·75	
	De Hillsboro' à l'île Gray	1·00	
	D'Albert à Prescott	1·00	
	De Stony-Creek à la Mine de Manganèse	1·25	
			50·00
Embranchement Harvey	D'Albert à Harvey-Bank, N.-B	.....	3·00
Saint-Laurent et Adirondack	Du point de raccordement au Canada-Atlantique près de Valleyfield à la frontière internationale	.....	20·31
Mille-Iles	De Gananoque à la stat. de Gananoque, ch. de fer G.-T.	.....	4·08

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Témiscouata	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmondston, N.-B., sur le chem. de fer N.-Brunswick	81·00	
	Embr. d'Edmundston à Connors, sur la riv. Saint-Jean	32·00	
			113·00
Vallée de la Tobique	De Perth-Centre, sur le C.C.P. à Plaster-Rock, N.-B.	.....	28·00
Comtés-Unis	De Saint-Hyacinthe à Saint-Angèle, Qué	.....	20·00
" de l'Ouest (maintenant Yarmouth et Annapolis)	De Yarmouth à Annapolis, N.-E.	.....	87·00
Windsor et Annapolis	De Windsor à Annapolis, N.-E.	84·00	
	Embranchements—		
	De Wilmot à Forbrook	3·50	
	De Kentville à Kingsport, sur le bassin de Minas (ci-devant ch. de fer de la Vallée de Cornwallis)	14·00	
Ligne affermée	Embranchem.—De Windsor à Windsor-Junction, sur l'Intercolonial, à 14 milles d'Halifax	32·00	
			133·50
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	Du chemin de fer Canadien du Pacifique, près de la station de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle ; de là vers le nord-ouest (17 milles en voie de construction)	.....	110·00
Winnipeg et Baie-d'Hudson	De Winnipeg à Port-Nelson sur la baie d'Hudson. (40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba.)	.....	650·00

N° 1.—Etat sommaire du capital pour l'exercice clos le 30 juin 1893.

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne: Complétée (Rails posés). Milles.	En voie de construction. Milles.	Capital en actions ordinaires: Autorisé. $ cts.	Souscrit. $ cts.	Payé. $ cts.	Capital en actions préférentielles: Autorisé. $ cts.	Souscrit. $ cts.	Payé. $ cts.
1	Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta	174·12		492,429 29	492,429 29	492,429 29	1,500,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
2	Albert Sud	16·00		150,000 00	150,000 00	125,920 00			
3	* Atlantique et Nord-Ouest	205 00		1,000,000 00	180,000 00	176,000 00	1,795,500 00	1,795,500 00	1,795,500 00
4	Baie des Chaleurs	80 00		3,000,000 00	300,000 00	30,000 00			
5	Chemin de fer et navigation de la Baie de Quinte	4·00		500,000 00	100,000 00	77,000 00			
6	‡ Jonction de Beauharnois	19 50							
7	‡ Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·78							
8	Brockville, Westport et Sault Sainte Marie	45·00		1,125,000 00	1,125,000 00	1,125,000 00			
9	Bouctouche et Moncton	32 00		250,000 00	250,000 00	250,000 00			
10	‡ Buffalo et Lac Huron	162·00						2,555,657 00	2,555,657 00
11	Calgary et Edmonton	295·07		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00			
12	Canada-Atlantique	138 00		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
13	* Canada-Central ... 223 60 Brockville et Ottawa ... 45 00	268 60							
14	Canada-Est	127 00		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00			
15	Canada-Sud ... 365 11 Leamington et Saint Clair ... 13 80	378 91		15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00			
16	* Canadien du Pacifique	3,242 70		65,000,000 00	65,000,000 00	65,000,000 00			
17	Chemins de fer de l'Etat— Intercolonial, compren. l'embranch. de Windsor 32 milles Ile du Prince-Edouard	 1,173·00 210 60							
18	* Coût des chemins de fer construits par le gouvernement fédéral et transférés à la Cie du ch. de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au 30 juin 1893								
19	Caraquette	68 00		950,000 00	950,000 00	950,000 00			
20	Carillon et Grenville	13 00		200,000 00	100,000 00	100,000 00			
21	Comtés du Centre	21 00		500,000 00	450,000 00	315,000 00			
22	Ontario-Central	104 00		450,000 00	450,000 00	450,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00
23	Central du Nouveau-Brunswick, comprenant les 30 milles du Saint-Martin et Upham	74 06		900,000 00	900,000 00	900,000 00			
24	‡ Cobourg, Blairton et Marmora	18 00							
25	* Columbia et Kootenay	27 70		1,000,000 00	250,000 00	25,000 00			
26	* Credit Valley	175·10							
27	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	46·00		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00			
28	Comté de Drummond	62 81		650,000 00	400,000 00	400,000 00			
29	Elgin, Petitcodiac et Havelock	27 50		300,000 00	105,250 00	105,250 00			
30	Erie et Huron	76 75		110,000 00	105,500 00	105,500 00			
31	Esquimalt et Nanaimo	78 00		3,000,000 00	1,500,000 00	1,350,000 00			
32	* Fredericton	22·10		500,000 00	500,000 00	319,280 00			
33	Fredericton et pont de chemin de fer Sainte Marie	2 10		400,000 00	200,000 00	20,000 00			
34	‡ Grand Tronc	884 25		113,482,437 50	109,383,126 06	109,383,126 06	89,245,202 10	89,244,198 19	89,244,198 19
35	‡ Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié	172 75							
36	‡ Grande Jonction	85 40							
37	Grand Oriental	13·00	15 00		1,150,000 00	1,150,000 00			
38	Grand Nord	18 00		310,000 00	310,000 00	310,000 00			
39	Grand Nord-Ouest Central	50·93		2,000,000 00	500,000 00	500,000 00			
40	‡ Grand Occidental	561·80							
41	* Jonction de Guelph	15 00		30,000 00	10,000 00	1,000 00			
42	‡ Hamilton et Nord-Ouest	173 90							
43	Embranchement de Harvey	3 00		60,000 00	49,500 00	32,500 00			
44	Hereford, y compris la Cie de chaux du Canada	53 00		800,000 00	800,000 00	800,000 00			
45	Irondale, Bancroft et Ottawa	15·00	5 00	9,000,000 00	53,500 00	53,500 00			
46	‡ Union Jacques-Cartier	6 50							
47	Joggins, maintenant Cie de houille et ch. de fer du Canada	12 00		350,000 00	350,000 00	350,000 00			
48	Kent-Nord ... 27 00 Saint-Louis et Richibouctou ... 7 00	34·00		100,000 00 75,000 00	80,000 00 57,000 00				
49	Kingston, Napanee et Ouest	56·45	4 50	750,000 00	44,500 00	44,500 00			
50	Kingston et Pembroke	112 75		5,000,000 00	4,485,000 00	4,408,800 00			
51	[illegible]mption	3 00			19,000 00	10,000 00			
52	Lac Champlain et jonction du Saint-Laurent	61 40		600,000 00	600,000 00	600,000 00			
53	Lac Erie et Rivière Detroit	88 05		1,250,000 00	250,000 00	25,000 00			
54	Colonisation du lac Témiscamingue	15 50		100,000 00	50,000 00	12,500 00			
55	‡ London, Huron et Bruce	69·01							
56	London et Port-Stanley	23 84			441,500 00	441,500 00			
57	Lotbinière et Mégantic		11·00	500,000 00	300,000 00	30,000 00			
58	Basses-Laurentides	39 50		1,500,000 00	500,000 00	500,000 00			
59	Manitoba et Nord Ouest	234 50		12,000,000 00	12,000,000 00	5,837,500 00	415,000 00	415,000 00	415,000 00
60	Manitoba et Sud-Est		8 00	750,000 00	250,400 00	35,056 00			
61	* Colonisation du Manitoba Sud-Ouest	217·80		1,000,000 00	700,000 00	700,000 00			
62	Vallée Massawippi	34 00		735,000 00	735,000 00	735,000 00			
63	‡ Midland	182 72							
64	Colonisation de Montfort		10 00	500,000 00	40,000 00	4,000 00			
65	‡ Jonction de Montréal et Champlain	61 75							
66	* Montréal et lac Maskinongé	13 00		100,000 00	25,000 00	25,000 00			
67	* Montréal et Ottawa	23 60		1,000,000 00	227,200 00	22,500 00			
68	Montréal, Portland et Boston	40 60			986,600 00	986,600 00			
69	Montréal et Sorel	44 67		750,000 00	750,000 00	750,000 00			
70	Montréal et jonction du Vermont	23 60		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00			
71	* Montréal et Occidental	30 40	39 60	10,000,000 00	300,000 00	5,000 00			
72	* Nouveau-Brunswick	175 70		3,500,000 00	3,000,000 00	3,000,000 00			
73	* Nouveau-Brunswick et Canada	117 20		1,780,800 00	1,780,800 00	1,780,800 00	399,067 00	399,067 00	399,067 00
74	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36 00		500,000 00	212,850 00	212,850 00			
75	New-Glasgow Iron, Coal and Railway Co	12 50							
76	Parc des Chutes et Rivière Niagara (Electrique)	11 85		1,000,000 00	300,000 00	300,000 00			
77	‡ Nord	172 10							
78	‡ Simcoe-Nord	33 34							
79	‡ Nord et jonction du Pacifique	111 37							
80	Pacifique du Nord et Manitoba	264·50		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00			
81	* Rive Nord (de Montréal à Québec)	205·50		1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00			
82	Nosbonsing et Nipissingue	5 50		250,000 00	250,000 00	250,000 00			
83	Central de la Nouvelle-Ecosse	74 00		1,000,000 00			1,000,000 00	1,000,000 00	700,000 00
84	* Ontario et Québec	403 80		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	19,502,591 33	19,502,591 33	19,502,591 33
85	Orford Mountain	26 50		1,000,000 00	50,000 00	5,000 00			
86	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	35 00		4,000,000 00	833,500 00	580,500 00			
87	Ottawa et vallée de la Gatineau	40 00	14 00	1,000,000 00	1,000,000 00	2,000 00			
88	Vallée de l'Ottawa	7 00		500,000 00	120,000 00	120,000 00			
89	Colonisation de Parry-Sound	30 00		200,000 00	50,000 00	5,000 00			
90	Pontiac et Renfrew	4 25		250,000 00	100,000 00	20,000 00			
91	Pontiac, jonction du Pacifique	61 00	10 00	3,000,000 00	300,000 00	300,000 00			
92	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest	85 50		1,200,000 00	1,200,000 00	1,200,000 00			
93	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	254 00		2,000,000 00	210,000 00	210,000 00			
94	Québec-Central	153 50		3,381,603 33	3,381,603 33	3,381,603 33			
95	Québec et Lac Saint-Jean	242 00		6,000,000 00	3,800,000 00	3,800,000 00			
96	Québec, Montmorency et Charlevoix	21 00		1,500,000 00	50,000 00	10,000 00			
97	* Québec, Montréal, Ottawa et Occidental (Montréal à Ottawa)	162 40							
98	Salisbury et Harvey	50 00		1,000,000 00	659,500 00	659,500 00			
99	Saskatchewan et Ouest	15 47			232,500 00	232,500 00		77,500 00	77,500 00
100	Shore Line	82 50		500,000 00	500,000 00	101,000 00			
101	* Shuswap et Okanagan	51 00		750,000 00	750,000 00	750,000 00			
102	Stanstead, Shefford et Chambly	43 00		500,000 00	500,000 00	500,000 00			
103	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12 35		300,000 00	100,000 00	68,359 00			
104	Tunnel de la frontière Saint-Clair	2 23		700,000 00	700,000 00	308,000 00			
105	Pont Saint-Jean et prolongement de ch. de fer	1 75		200,000 00	200,000 00	25,771 79			
106	* Saint-Jean et Maine	91 80		2,676,666 66	2,654,153 44	2,651,153 44			
107	Vallée de Saint Jean et Rivière-du-Loup		6·00	400,000 00	133,600 00	31,932 00			
108	Saint-Laurent et Adirondack	20·31		350,000 00	350,000 00	350,000 00			
109	* Saint Laurent et Ottawa	58 40		2,710,090 80			789,909 20	789,909 20	789,909 20
110	Sud-Est	140 10		4,800,000 00	2,012,500 00	2,012,500 00			
111	‡ Norfolk-Sud	17 00							
112	Vallée Stewiacke et Lansdowne			3,000,000 00	81,000 00	8,100 00			
113	Temiscouata	113 00	10 00	1,000,000 00	1,000,000 00	991,000 00			
114	Mille Iles	4 08		250,000 00	60,000 00	60,000 00			
115	Vallée de la Tobique	28 00		40,000 00	40,000 00	29,900 00			
116	‡ Toronto Belt Line	12 70		250,000 00	50,000 00	50,000 00			
117	* Toronto, Grey et Bruce	191 30		1,000,000 00	813,800 00	785,490 00			
118	‡ Toronto et Nipissingue	85 00							
119	‡ Jonction du Lac Simcoe	26 50							
120	Toronto, Hamilton et Buffalo (autrefois Brantford, Waterloo et Lac Erié)	17 00		500,000 00	225,000 00	225,000 00			
121	Comtés-Unis	20 00		1,000,000 00	100,000 00	100,000 00			
122	‡ Victoria	53 25							
123	‡ Jonction de Waterloo	10 25							
124	‡ Wellington, Grey et Bruce	168 13							
125	‡ Whitby, Port-Perry et Lindsay	46 50							
126	* Pacifique de l'ouest d'Ontario	26 60		500,000 00	210,000 00	21,000 00			
127	Windsor et Annapolis ... 87 50	101 50		489,100 00	489,100 00	489,100 00	1,073,100 00	1,068,136 00	1,068,136 00
128	Vallée de Cornwallis ... 14 00								
129	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40 00		15,000,000 00	747,600 00	747,600 00			
130	Montagne des Bois et Qu'Appelle			2,000,000 00	201,000 00	21,007 50			
131	Yarmouth et Annapolis (autrefois Comtés de l'Ouest)	87 00	17 00	2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00			
		15,319 99	150 10		265,464,012 12	253,029,728 41		119,147,558 72	118,847,558 72

Numéros.	Débentures: Autorisées. $ cts.	Souscrites. $ cts.	Payé. $ cts.	Taux de l'intérêt. par cent.	Aide du gouvernement fédéral: Prêt. $ cts.	Boni. $ cts.	Souscription d'actions ou débentures. $ cts.	Payé. $ cts.	Aide du gouvernement provincial: Province.	Prêt. $ cts.	Boni. $ cts.	Souscription d'actions ou débentures. $ cts.	Payé. $ cts.
1	3,198,617 00	3,198,617 00	3,198,617 00	6									
2	159,588 93					51,200 00		50,460 00	Nouveau-Brunswick		52,500 00		48,500 00
3	3,582,666 00	3,582,666 00	3,582,666 00	5		156,800 00		156,800 00	Québec		711,122 02		699,192 08
4	2,000,000 00					620,000 00		524,175 00	do		1,050,000 00		651,100 12
5		60,500 00	60,500 00	6					Ontario				
6						62,400 00		58,900 00	Québec		179,073 00		179,073 00
7									Ontario		129,354 50		129,354 50
8	1,125,000 00	1,125,000 00	1,125,000 00	5		192,000 00		105,200 00	do				
9	310,000 00	310,000 00	310,000 00	6		102,400 00		67,020 00	Nouveau-Brunswick		96,000 00		94,500 00
10		3,715,982 20	3,715,982 20						Ontario				
11	5,458,940 00	5,458,940 00	5,458,940 00	6									
12	4,650,000 00	3,450,000 00	3,450,000 00	5		282,355 20		282,355 20	Ontario Québec		270,000 00 200,000 00		270,000 00 185,000 00
13		1,823,333 33	1,823,333 33	5 & 6		1,525,250 00		1,525,250 00	Ontario		1,479,000 00		1,479,000 00
14						336,439 84		336,439 84	Nouveau-Brunswick		377,500 00		377,500 00
15	20,000,000 00	19,573,600 59	19,573,600 59	5		51,200 00		51,200 00	Ontario do		147,858 65		147,858 65
16	78,650,000 00	*104,206,008 28	96,628,008 28	3½, 4 & 5		25,000,000 00		25,000,000 00	Manitoba Colombie-Britannique		235,102 50 37,500 00		272,602 50
17						54,246,850 23 3,750,565 38		54,246,850 23 3,750,565 38	Nouvelle-Ecosse		671,836 02		671,836 02
18						30,818,414 14		30,818,414 14					
19	500,000 00	500,000 00	500,000 00	6		224,000 00		224,000 00	Nouveau-Brunswick		180,000 00		180,000 00
20													
21	210,000 00	210,000 00	210,000 00	5					Ontario				
22	2,200,000 00	2,200,000 00	2,200,000 00	6					do		126,500 00		126,500 00
23	900,000 00	900,000 00	900,000 00	6		226,012 54		159,251 54	Nouveau-Brunswick		284,600 00		284,600 00
24									Ontario	26,000 00	18,740 00		44,740 00
25		693,500 00	693,500 00	4		112,000 00		88,800 00					
26									Ontario		531,000 00		531,000 00
27						39,850 00		39,850 00	Nouvelle-Ecosse		173,650 00		173,650 00
28						201,920 00		195,840 00	Québec		549,000 00		300,170 54
29	260,000 00	260,000 00	260,000 00	6		82,652 82		82,652 82	Nouveau-Brunswick		107,500 00		107,500 00
30		740,000 00	740,000 00	5		96,000 00		96,000 00	Ontario		83,000 00		83,000 00
31						750,000 00		750,000 00					
32	200,000 00	100,000 00	100,000 00	6					Nouveau-Brunswick		230,000 00		230,000 00
33	300,000 00	50,000 00	50,000 00	6	300,000 00	30,000 00		330,000 00					
34		73,320,757 15	73,320,757 15		15,142,633 33			15,142,633 33					
35		912,500 00	912,500 00			48,000 00			Ontario		336,000 00		336,000 00
36						21,888 00		21,888 00	do		182,500 00		182,500 00
37						229,500 00		40,345 00	Québec		156,000 00		82,532 75
38						137,600 00		57,088 00	do		115,500 00		63,000 00
39	1,250,000 00												
40		13,258,162 67	13,258,162 67										
41						46,000 00		46,000 00	Ontario				
42		1,992,413 33	1,992,413 33						do		565,020 00		565,020 00
43						5,553 57		5,553 57	Nouveau-Brunswick		9,000 00		9,000 00
44	800,000 00	800,000 00	800,000 00	4		170,560 00		170,560 00	Québec		103,000 00		103,000 00
45						160,000 00		32,000 00	Ontario		75,000 00		
46													
47						37,500 00		37,500 00	Nouvelle Ecosse		35,200 00		35,200 00
48					58,334 27	 22,400 00		58,334 27 22,400 00	Nouveau Brunswick do		135,000 00 21,000 00		135,000 00 21,000 00
49	450,000 00	400,000 00	100,000 00	6		268,400 00		194,800 00	Ontario		90,000 00		
50	2,160,000 00	572,000 00	572,000 00	6		48,000 00		48,000 00	do		456,493 00		456,493 00
51						11,200 00		11,200 00	Québec		7,350 00		3,675 00
52		378,000 00	378,000 00						do		250,280 00		250,280 00
53	900,000 00	900,000 00	900,000 00	6		342,400 00		118,400 00	Ontario				
54						240,200 00		52,760 00	Québec		250,000 00		38,420 00
55									Ontario		178,630 00		178,630 00
56	680,311 00	680,311 00	680,311 00										
57						48,000 00			Québec		87,500 00		
58	780,000 00					217,600 00		217,600 00	do		168,000 00		168,000 00
59		3,241,200 00	3,241,200 00	5 & 6					Manitoba	650,294 27			650,294 27
60													
61	3,744,000 00	2,616,000 00	2,616,000 00	5					do	900,000 00			900,000 00
62						80,000 00			Québec				
63		7,451,839 99	7,451,839 99						Ontario		168,350 00		168,350 00
64						67,200 00			Québec		73,500 00		1,575 00
65		507,593 34	507,593 34			103,600 00		103,600 00	do		150,000 00		150,000 00
66	100,000 00	100,000 00	100,000 00	5		41,280 00		41,280 00	do		87,750 00		87,750 00
67						192,000 00		49,960 00	Ontario Québec		100,000 00 247,500 00		129,710 00
68		901,000 00	901,000 00						Québec		231,122 00		231,122 00
69	730,000 00	730,000 00	730,000 00	6		112,000 00		93,757 57	do		112,500 00		112,500 00
70	200,000 00	200,000 00	200,000 00										
71						361,270 00		241,784 00	Québec		472,500 00		387,500 00
72	6,695,308 66	6,608,992 16	6,608,992 16	4					Nouveau-Brunswick		76,000 00		76,000 00
73	170,000 00	170,000 00	170,000 00	6					do		575,000 00		575,000 00
74	100,000 00	100,000 00	100,000 00	6		113,440 00		113,440 00	do		105,000 00		105,000 00
75						40,000 00		32,945 84	Nouvelle-Ecosse		40,000 00		35,000 00
76	600,000 00	500,000 00	500,000 00	5									
77		5,371,291 32	5,371,291 32						Ontario		196,188 00		196,188 00
78													
79						1,320,000 00		1,320,000 00					
80	6,010,000 00	6,010,000 00	6,010,000 00	5					Manitoba		533,300 00		532,250 00
81	5,225,000 00	484,720 00	484,720 00	5		* 954,000 00 1,500,000 00		2,454,000 00	Québec	2,546,000 00			2,546,000 00
82													
83	2,800,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	5		230,700 00		230,700 00	Nouvelle-Ecosse		432,261 08		432,261 08
84						196,000 00		196,000 00	Ontario				
85						99,200 00		32,000 00	Québec		99,800 85		99,800 85
86	6,250,000 00					430,400 00			Ontario		180,000 00		
87						320,000 00		230,752 00	Québec		550,300 00		435,660 00
88		140,000 00	140,000 00	5		22,400 00		21,600 00	do		24,500 00		23,590 00
89	1,250,000 00	400,000 00	400,000 00	5		128,000 00		59,220 00	Ontario		148,500 00		60,000 00
90						13,600 00		13,600 00	Québec		17,433 60		17,433 60
91						337,100 00		174,828 00	do		600,000 00		426,000 00
92	1,392,000 00	1,392,000 00	1,392,000 00			271,200 00		271,200 00	Ontario		255,571 00		255,571 00
93	3,809,140 00	3,809,140 00	3,809,140 00	6									
94	4,749,866 67	4,263,200 01	4,263,200 01	5		60,342 00 * 288,000 00		60,342 00	Québec		1,055,648 14		795,410 79
95	6,000,000 00	4,212,000 00	4,212,000 00	5		1,003,495 00		921,399 50	do		2,748,000 00		1,713,350 00
96						96,000 00		65,600 00	do		192,000 00		138,000 00
97						1,440,000 00		*1,440,000 00	do	1,176,956 00	727,000 00		1,903,956 00
98	600,000 10	599,573 33	599,573 33	6	29,665 45			29,391 01	Nouveau-Brunswick		455,000 00		455,000 00
99		81,040 00	181,040 00						Manitoba	49,640 00			49,640 00
100	800,000 00	00,000 00	800,000 00	4					Nouveau-Brunswick		413,000 00		413,000 00
101	1,250,000 00	1,250,000 00	1,139,523 00	4		163,200 00		162,260 00					
102	696,632 00	696,632 00	696,632 00										
103						38,400 00 *108,000 00		38,400 00	Ontario				
104	2,500,000 00	2,500,000 00	2,500,000 00	5		375,000 00		375,000 00					
105	125,000 00	125,000 00	125,000 00	6	500,000 00			433,900 00	Nouveau-Brunswick		5,181 81		5,181 81
106	243,333 33	216,664 00	216,664 00	5					do		880,000 00	300,000 00	1,180,000 00
107						188,800 00			do		195,000 00		
108	400,000 00	400,000 00	400,000 00	5		65,001 60		64,704 00	Québec		65,216 00		65,216 00
109	973,334 00	973,334 00	973,334 00	4					Ontario				
110	2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	6					Québec		444,000 00		315,891 89
111						54,400 00		54,400 00	Ontario				
112	374,733 00	73,973 00	73,973 00	6		236,800 00			Nouvelle-Ecosse		236,800 00		
113	2,258,133 33	2,258,133 33	2,258,133 33	5		670,800 00		645,950 00	Québec Nouveau-Brunswick		241,500 00 66,000 00		307,500 00
114		8,000 00	8,000 00			54,400 00		10,400 00	Ontario				
115	280,000 00	140,000 00	63,000 00	5		134,400 00		114,674 46	Nouveau-Brunswick		70,000 00		62,500 00
116	650,000 00	462,500 00	462,500 00	4									
117	3,500,000 00	3,500,000 00	3,500,000 00	4		14,656 00		14,656 00	Ontario		375,282 00		375,282 00
118									do		105,212 00		105,212 00
119									do		53,000 00		53,000 00
120	340,000 00	340,000 00	340,000 00	5		52,810 00		52,810 00	do				
121						102,400 00			Québec		210,000 00		55,000 00
122									Ontario		312,000 00		312,000 00
123						32,800 00		32,800 00	do				
124		516,840 00	516,840 00						do		241,276 00		241,276 00
125									do		94,957 59		94,957 59
126						60,000 00		60,000 00	do				
127	1,581,666 00	1,393,613 00	1,393,613 00	4 & 6		1,193,369 00		1,193,369 00					
128						44,800 00		44,800 00	Nouvelle-Ecosse		44,800 00		44,800 00
129	16,250,000 00								Manitoba	256,000 00			256,000 00
130									Territoir. du Nord-Ouest				
131	1,457,844 00	974,794 00	974,794 00	5		500,000 00		500,000 00	Nouvelle-Ecosse	50,000 00	679,197 15		729,197 45
		314,991,365 03	307,225,888 03		16,030,633 05	134,924,376 32		147,212,609 70		5,654,890 27	26,509,457 21	300,000 00	28,230,355 49

Numéros.	Aide des municipalités: Prêt. $ cts.	Boni. $ cts.	Souscription d'actions ou débentures. $ cts.	Payé. $ cts.	Capital provenant d'autres sources: Souscrit. $ cts.	Payé. $ cts.	Total du capital: Souscrit. $ cts.	Payé. $ cts.	Dette flottante: Montant. $ cts.	Taux de l'intérêt. par cent.	Coût total du chemin de fer et du matériel roulant. $ cts.	Observations.
1							4,691,046 29	4,691,046 29	182,965 18	8	4,997,728 94	Subvention en terres du gouvernement fédéral
2							253,700 00	224,880 00	363 98		193,000 00	
3			325,000 00	325,000 00			6,751,088 02	6,735,158 08	Nil.		6,448,298 00	
4		40,500 00					1,990,500 00	1,205,275 12	82,907 38		1,672,907 38	
5		5,000 00		5,000 00			165,500 00	142,500 00	Nil.		119,815 00	
6							241,473 00	237,973 00	Nil.			Fusionné avec le Grand-Tronc.
7							129,354 50	129,354 50	Nil.			do do
8		116,000 00		116,000 00			2,558,000 00	2,471,200 00	28,472 02		2,471,200 00	
9							758,400 00	721,520 00	10,000 00		790,618 82	
10		966,000 00		966,000 00			7,237,639 20	7,237,639 20	Nil.			Capital actions ordinaire converti en actions du Grand Tronc.
11							6,458,940 00	6,458,940 00	Nil.		*3,517,882 00	* A part le matériel roulant. Subvention en terres du gouvern. fédéral.
12							7,202,355 20	7,187,355 20	153,775 87	0 et 6	7,001,968 10	
13			42,500 00	42,500 00			4,870,083 33	4,870,083 33	Nil.			* Compris dans le réseau du ch. de fer du Pacifique.
14	20,000 00				219,709 00	219,709 00	1,953,648 84	1,933,648 84	11,763 22		1,917,648 00	
15		322,500 00 33,000 00		322,500 00 33,000 00			35,128,159 24	35,128,159 24	Nil.		28,5[illegible]1,283 73	
16		447,500 00		447,500 00			194,926,110 78	187,348,110 78	Nil.		150,[illegible]01,923 10	* Comprenant le montant émis pour acheter des garanties jusqu'à la somme de $14,801,900. Voir état n° 10.
17							54,918,686 25 3,750,565 38	54,918,686 25 3,750,565 38	Nil. Nil.		54,918,686 25 3,750,565 38	
18							30,818,414 14	30,818,414 14			30,818,414 14	
19							1,854,000 00	1,854,000 00	Nil.		1,913,500 00	
20							100,000 00	100,000 00	Nil.		103,684 72	
21		17,000 00		17,000 00			677,000 00	542,000 00	86,000 00	6	*[illegible]04,000 00	* A part le matériel roulant.
22		93,500 00		93,500 00			3,170,000 00	3,170,000 00	3,000 00		1,[illegible]00,704 49	
23							2,310,612 54	2,243,851 54	48,845 12		[illegible]02,618 00	Y compris Saint Martin et Upham.
24		113,500 00		113,500 00			158,240 00	158,240 00	Nil.			Fusionné avec le Grand-Tronc.
25							1,055,500 00	807,300 00	Nil.		*[illegible]54,354 72	* A part le matériel roulant.
26		1,085,000 00		1,085,000 00			1,616,000 00	1,616,000 00	Nil.			Capital actions et coût du ch. de fer compris dans l'Ontario et Québec.
27							1,213,500 00	1,213,500 00	Nil.		[illegible]52,372 72	
28		15,000 00		15,000 00	54,256 59	54,256 59	1,220,176 59	965,267 13	88,293 92		1,[illegible]53,561 05	
29		13,000 00		13,000 00			628,402 82	628,402 82			[illegible]80,994 19	
30		257,500 00		257,500 00	36,582 36	36,582 36	1,318,582 36	1,318,582 36	36,582 36		1,[illegible]18,582 36	
31					940,586 49	940,586 49	3,190,586 49	3,040,586 49	Nil.		3,[illegible],236 22	Subvention en terres du gouvernement fédéral
32		80,000 00		80,000 00			910,000 00	729,280 00	Nil.		[illegible]29,280 00	
33							580,000 00	400,000 00	19,975 00	6	[illegible]19,586 75	
34							287,090,714 73	287,090,714 73	Nil.		*325,[illegible]9,311 56	* Y compris tous les chemins de fer fusionnés.
35		929,000 00		929,000 00			2,225,500 00	2,177,500 00	Nil.			Fusionné avec le Grand Tronc.
36		213,000 00	50,000 00	263,000 00			467,388 00	467,388 00	Nil.			Dans le réseau Midland, fusionné avec le Grand Tronc
37		20,000 00					1,555,500 00	1,272,877 75			[illegible]76,500 00	
38		6,000 00		6,000 00			569,100 00	436,088 00	Nil.		[illegible],600 00	
39					389,074 23	389,074 23	889,074 23	889,074 23	389,074 23			* En litige—Subvention en terres du gouvernement fédéral
40							13,258,162 67	13,258,162 67	Nil.			Fusionné avec le Grand-Tronc.
41			193,000 00	193,000 00			249,000 00	240,000 00	30,038 38		[illegible] 11	
42		599,805 00		599,805 00			3,157,238 33	3,157,238 33	Nil.			do do
43							64,053 57	47,053 57	Nil.		[illegible] 57	
44							1,873,560 00	1,873,560 00	Nil.		1,[illegible],060 00	
45							288,500 00	85,500 00	322,000 00		[illegible],000 00	
46												do do
47							422,700 00	422,700 00			[illegible],061 25	
48							273,334 27 100,400 00	193,334 27 43,400 00	Nil.		[illegible] 00	
49		157,500 00		157,500 00			960,400 00	796,800 00	260,041 25	6	[illegible] 43	
50		491,000 00		491,000 00	18,320 00	18,320 00	6,070,813 00	5,994,613 00	197,574 00	0 et 7	4,[illegible]	
51		1,500 00		1,500 00			39,050 00	26,375 00	3,623 98	8	[illegible] 31	
52		51,000 00		36,000 00			1,279,280 00	1,264,280 00				* Dans le Sud-Est.
53		87,500 00		87,500 00	7,289 18	7,289 18	1,587,189 18	1,138,189 18	Nil.		1,[illegible] 55	
54					80,000 00	80,000 00	620,200 00	183,680 00	80,000 00			
55		311,500 00		311,500 00			490,130 00	490,130 00	Nil.			Fusionné avec le Grand Trone
56							1,121,811 00	1,121,811 00	Nil.		400,000 00	A part le matériel roulant.
57							435,500 00	30,000 00	Nil.			En voie de construction.
58			25,000 00		220,000 00	220,000 00	1,130,600 00	1,105,600 00	220,000 00		[illegible]15,000 00	
59		215,600 00		215,600 00			16,522,094 27	10,359,594 27	1,335,866 41	6 et 7	3,[illegible]05,024 74	Subvention en terres du gouvernement fédéral
60							250,400 00	35,056 00	9,847 41	8		do do
61							4,216,000 00	4,216,000 00	Nil.		[illegible]27,264 02	do do
62			65,000 00	65,000 00			880,000 00	800,000 00	Nil.		800,000 00	
63		144,870 85		144,870 85			7,765,060 84	7,765,060 84	Nil.			Fusionné avec le Grand Trone.
64							180,700 00	5,575 00	60,532 90	7		En voie de construction.
65		21,774 00		21,774 00			782,967 34	782,967 34	Nil.			Fusionné avec le Grand Trone.
66							254,030 00	254,030 00				
67		5,300 00		5,300 00	178,354 15	178,354 15	950,354 15	385,824 15	178,354 15		[illegible]85,824 15	
68		25,000 00		25,000 00			2,143,722 00	2,143,722 00	Nil.			Exploité par le Vermont Central.
69		14,100 00					1,718,600 00	1,686,257 57	260,000 00	6	1,[illegible]20,000 00	
70							1,200,000 00	1,200,000 00	Nil.			Pas de rapport sur le capital—Exploité par le Vermont-Central.
71					280,000 00	178,000 00	1,413,770 00	812,284 00	266,228 64	8	1,[illegible]64,352 00	
72		23,000 00		23,000 00			9,707,992 16	*9,707,992 16	Nil.		[illegible]12,992 52	* Y compris les garanties des lignes à bail, acquises, coût de $1,716,[illegible] 13.
73		47,500 00		47,500 00			2,972,367 00	2,972,367 00	Nil.		[illegible]46,000 00	
74							531,290 00	531,290 00	Nil.		281,236 27	
75		4,000 00			100,899 83	100,899 83	184,899 83	168,845 67	16,054 16		184,899 83	
76							800,000 00	800,000 00	Nil.		676,571 13	
77		241,980 00	390,000 00	631,980 00			6,199,459 32	6,199,459 32	Nil.			Fusionné avec le Grand Trone.
78												do do
79							1,320,000 00	1,320,000 00	Nil.			do do
80							7,543,300 00	7,542,250 00			5,490,500 00	
81							6,484,720 00	5,984,720 00	Nil.			* Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 p. 100 d'intérêt par année sur cette somme.
82							250,000 00	250,000 00	Nil.		237,800 00	
83					233,000 00	233,000 00	2,895,961 08	2,595,961 08			1,451,100 00	
84		52,500 00		52,500 00			21,751,091 33	21,751,091 33	Nil.		*24,063,108 66	* Y compris le Pacifique de l'ouest d'Ontario et le Credit Valley.
85							249,000 85	136,800 85	Nil.		384,963 00	
86		100,000 00	30,000 00		300,000 00	300,000 00	1,873,900 00	880,500 00	Nil.		875,000 00	
87							1,870,300 00	668,412 00	354,952 29	7	1,035,373 28	
88	10,000 00			9,000 00			316,900 00	314,190 00	Nil.		210,000 00	
89							726,500 00	524,220 00	Nil.		473,700 00	
90							131,033 60	51,033 60	Nil.		46,856 84	
91		101,000 00		100,000 00			1,338,100 00	1,000,828 00	374,487 86		1,340,844 39	
92		40,000 00		40,000 00			3,158,771 00	3,158,771 00	Nil.		2,909,771 00	
93							4,019,140 00	4,019,140 00	Nil.		*2,539,600 00	* Régalage, maçonnerie et ponts.—Subvention en terres du gouv. fédéral.
94		103,000 00		103,000 00			9,161,793 48	8,603,556 13	Nil.		7,443,435 99	* En versements semi annuels de $10,595 22 pour 20 ans.
95		12,000 00	450,000 00	462,000 00			12,225,495 00	11,138,749 50	Nil.		11,138,518 00	
96							338,000 00	213,600 00	361,336 94	7	603,825 75	
97	2,434,000 00	25,000 00		796,644 62			5,802,956 00	4,140,600 62	Nil.			* Le gouvern. fédéral paie au gouv. de Québec 5 p. 100 d'intérêt par année [sur cette somme].
98		70,000 00		70,000 00			1,813,738 78	1,813,464 34	Nil.		*1,784,073 33	* D'un rapport de 1887.
99		10,000 00		10,000 00			550,680 00	550,680 00				Loué par le Manitoba et Nord Ouest.
100	3,000 00			3,000 00			1,716,000 00	1,317,000 00	Nil.		1,817,088 35	
101							2,163,200 00	2,051,783 00	Nil.		*1,250,000 00	* A part le matériel roulant
102							1,196,632 00	1,196,632 00	Nil.			Pas de rapport sur le capital—Exploité par le Vermont Central
103	80,000 00		100,000 00	140,000 00	216,001 00	216,001 00	642,401 00	462,760 00	216,001 00		462,760 00	* Payable en versements semi annuels de $1,890 pour 20 ans
104							3,575,000 00	3,183,000 00	63,382 69	5	3,205,957 22	
105							830,181 81	589,853 60	Nil.		585,847 96	
106			60,000 00	60,000 00			4,110,817 44	4,110,817 44	Nil.		*2,698,589 00	* Comptant aux porteurs de débentures à la forclusion.
107							517,400 00	31,932 00			23,461 77	
108							880,217 60	879,920 00	Nil.		365,150 00	
109	300,000 00		90,000 00	390,000 00			2,153,243 20	2,153,243 20	Nil.		1,903,488 99	
110			528,000 00	528,000 00			4,984,500 00	4,856,391 89	377,682 36			
111		65,000 00		65,000 00			119,400 00	119,400 00	Nil.			Fusionné avec le Grand-Tronc.
112		8,000 00					636,573 00	82,073 00	28,591 19			Le montant du capital n'est pas donné dans le rapp. Mont. supposé $8,100
113		25,000 00		25,000 00			4,261,433 33	4,227,583 33	Nil.		2,022,000 00	
114		10,000 00		10,000 00			132,400 00	88,400 00	Nil.		92,662 00	
115							384,400 00	270,074 46	1,461 66	7	309,200 00	
116							512,500 00	512,500 00	Nil.		512,500 00	
117		988,000 00		988,000 00	322,583 30	322,583 30	6,014,321 30	5,986,011 30	Nil.		5,547,338 12	
118		388,500 00		376,702 59			493,712 00	481,914 59	Nil.			Dans le réseau Midland—Fusionné avec le Grand Trone.
119		100,000 00		100,000 00			153,000 00	153,000 00	Nil.			do do do
120		39,000 00	25,000 00	61,500 00			681,810 00	679,310 00	Nil.		234,621 88	
121							412,400 00	155,000 00	72,506 00	7	227,506 00	
122		186,000 00		186,000 00			498,000 00	498,000 00	Nil.			do do do
123		47,000 00		47,000 00			79,800 00	79,800 00	Nil.			Fusionné avec le Grand-Tronc.
124		682,000 00		682,000 00			1,440,116 00	1,440,116 00	Nil.			do do
125		222,094 93		222,094 93			317,052 52	317,052 52	Nil.			Dans le réseau Midland—Fusionné avec le Grand-Trone
126		25,000 00		25,000 00			295,000 00	106,000 00	Nil.			* Compris dans l'Ontario et Québec.
127					97,722 00	97,722 00	4,241,940 00	4,241,940 00	97,722 00	5	*4,241,940 00	* Comprenant $135,739, prix d'achat du ch. de fer de la vallée de Cornwallis
128		27,685 00		27,685 00			117,285 00	117,285 00				Fusionné avec le Windsor et Annapolis.
129							1,003,600 00	1,003,600 00	600,000 00	6		Subvention en terres du gouvernement fédéral.
130		25,000 00					226,000 00	21,607 50	200 00			do do
131		150,000 00	100,000 00	250,000 00			4,453,991 45	4,453,991 45	*116,979 89		4,543,732 44	* Due au gouvernement fédéral.
	2,847,000 00	10,717,709 78	2,473,500 00	14,017,956 99	3,694,378 13	3,592,378 13	902,754,879 63	872,156,475 47	7,047,483 74			

* Faisant partie du réseau du chemin de fer Pacifique Canadien.
‡ Faisant partie du réseau du chemin de fer Grand-Tronc.

NOTE.—Les chiffres de ce tableau sont imparfaits quant à quelques chemins de fer qui ont peu d'importance, vu que ces compagnies avaient négligé d'envoyer leurs rapports complets à la date de la publication de ce tableau (12 mars 1894).

ÉTATS SOMMAIRES

PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION DES CHEMINS, MATÉRIEL ROULANT, TRACTION, FRET TRANSPORTÉ, RECETTES ET ACCIDENTS.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc..

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Lbs.	Lbs.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta..	174·12	.....	.....	174·12	12·31	.....	28 à 35
2	Albert-Sud	16·00	.....	.....	16·00	·38	.....	56
3	Baie des Chaleurs..	80·00	.....	....	80·00	7·00	.....	56
4	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté... 4·00 Kingston, Napanee et Western 56·45	60·45	4·50	....	60·45	7·00	.....	56
5	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie.....	45·00	.....	....	45·00	1·80	.....	56
6	Bouctouche et Moncton.....	32·00	.....	.....	32·00	2·00	.....	56
7	Calgary et Edmonton.....	295·07	.....	.....	295·07	9·38	.....	56
8	Canada-Atlantique..... 138·00 Comtés du Centre..... 21·00	159·00	.....	.....	159·00	45·00	.....	56 et 72 56
9	Canada-Est.....	127·00	.....	.....	127·00	6·00	.....	56 et 60
10	*Canada-Sud.....	378 91	.....	.....	378·91	150·29	.....	60 à 80
11	Ch. de fer du gouvernement canadien— †Intercolonial.....	1141·00	.....	.....	1141·00	148·00	.....	56, 57½, 67
	Ile du Prince-Edouard.....	210·60	.....	118·60	92·00	15·71	38	50 à 52
12	‡Canadien du Pacifique..... 3879·20 Lignes affermées— Atlantique et Nord-Ouest.. 205·00 Ontario et Québec..... 463·80 Credit-Valley ..... 175·10 Pacifique d'Ontario-Ouest.. 26·60 Toronto, Grey et Bruce..... 191·30 Jonction de Guelph ..... 15·00 Saint-Laurent et Ottawa ... 58·40 Montréal et Ottawa.. ... . 23·60 Montréal et Ouest. ..... 30·40 Montréal et Lac Maskinongé ..... 13·00 Nouveau-Brunswick.. .... 175·70 N.-Brunswick et Canada... 117·20 Saint-Jean et Maine..... 91·80 Frédéricton .... 22·10 Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest..... 217·80 Colombie et Kootenay. .... 27·70 Shuswap et Okanagan..... 51·00	5784·70	39·60	48·00	5736·70	675·13	56	52 à 72
13	Caraquette	68·00	.....	.....	68·00	3·25	.....	50
14	Carillon et Grenville.....	13·00	.....	13·00	.....	·25	65	.....
15	Ontario-Central.....	104·00	.....	.....	104·00	11·00	.....	42 et 56
16	Central du Nouveau-Brunswick.....	74·66	.....	....	74·66	2·50	.....	52 et 56
17	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland	46·00	.....	.....	46·00	10·00	.....	56 et 67
18	Comté de Drummond..	62·81	.....	.....	62·81	3·20	.....	56 et 60
19	Elgin, Petitcodiac et Havelock... ...	27·50	.....	.....	27·50	2·00	.....	56
20	Erié et Huron.....	76·75	.....	...	76·75	4·70	.....	54 et 56
21	Esquimalt et Nanaïmo.	78·00	.....	.....	78·00	2·00	.....	50 et 54
22	Cie de chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie.....	2·10	.....	.....	2·10	·12	.....	56
23	§Grand-Tronc..... 884·25 Grand-Occidental.... ..... 561·80 Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·78 Buffalo et Lac-Huron..... 162 00 Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié..... 172·75							

* Double voie, 95·21 milles. † Double voie, 1½ mille. ‡ Double voie, 13·10 milles

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.				Pds.		Pds	
2640	Eclisses	..	...	10	....	.....	1	2	...	573	53	3·0	1
2640	do	..	....	11	....	.....	....	..	2	955	120	4·8½	3
2600	do	..	....	27	3	22	....	1	...	717	67	4·8½	2
3000	do	..	....	50	1	.....	1	4	...	955	90	4·8½	4
2640	Joint Fisher	..	....	35	1	.....	....	2	....	717	58	4·8½	5
2640	Eclisses	..	....	18	....	.....	1	1	...	955	73	4·8½	6
2600	do et cornières	..	....	148	...	.....	....	2	...	1146	53	4·8½	7
3000	Eclisses	..	6	85	3	22	6	4	1	2865	40	4·8½	8
2640	do	..	....	20	...	.....	....	....	1	955	53	4·8½	
2640	do et cornières	..	1	30	...	.....	1	4	1	955	80	4·8½	9
2800	Joint jumellé, 4 et 6 arrête-noix	..	7	379	16	19	17	16	6	913	75	4·8½	10
2640	Cornières et éclisses	1	9	429	29	18½ à 35	6	24	20	694	65	4·8½	11
2640	do	..	....	960	2	17¼	....	...	...	396	90	3·6	
2640 à 3168	Cornières et éclisses	8	31	2625	74	20 à 24	48	62	51	500	*237	4·8½	12
2600	Eclisses	..	....	12	....	.....	....	1	..	1000	60	4·8½	13
1760	Coussinets	..	1	8	1	17	....	....	....	1910	100	5·6	14
2640	Eclisses	..	..	94	....	.....	3	4	..	955	105	4·8½	15
2640	do	..	...	40	...	.....	....	2	....	955	74	4·8½	16
2600	do	..	....	13	...	.....	....	1	....	820	160	4·8½	17
2640	do et cornières	..	....	37	..	.....	1	2	1	717	66	4·8½	18
2000	do	..	....	24	...	.....	1	1	....	717	90	4·8½	19
2640	do	..	....	108	....	.....	5	6	....	661	52	4·8½	20
2992	Cornières	..	...	15	2	23	....	....	..	528	80	4·8½	21
.....	Cornières et éclisses	..	....	6	....	.....	....	2	....	1433	50	4·8½	22

§ 404½ milles de double voie.

* Temporaire.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
	Grand-Tronc—*Suite.*	Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Lbs.	Lbs.
	London, Huron et Bruce.... 69·01 Jonction de Waterloo ..... 10·25 Wellington, Grey et Bruce.. 168·13 Nord..... 172·10 Simcoe-Nord..... 33·34 Hamilton et Nord-Ouest.... 173·90 Nord et Jonct. du Pacifique. 111·37 Midland ..... 182·72 Grande-Jonction..... 85·40 Toronto et Nipissingue ..... 85·00 Jonction du Lac-Simcoe .... 26·50 Victoria ..... 53·25 Whitby, Pt-Perry et Lindsay 46·50 Cobourg, Blairton et Marmora 18·00 Union Jacques-Cartier..... 6·50 Montréal et Jonction de Champlain..... 61·75 Jonction de Beauharnois.... 19·50 Norfolk-Sud ..... 17·00 Ligne de Ceinture, Toronto. 12·70	3168·50	.....	101·50	3067·00	661·75	40 à 65	56 à 97
24	Grand-Oriental....	13·00	15·00	.....	13·00	1·00	56	.....
25	Grand-Nord.....	18·00	.....	....	18·00	1·00	.....	56
26	Grand-Central du Nord-Ouest.....	50·93	.....	.....	50·93	1·99	.....	56
27	Hereford.....	53·00	.....	.....	53·00	5·51	.....	56
28	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	15·00	5·00	.....	15·00	·50	.....	56
29	Joggins (à prés. Cie de ch. f. et de h. du C.)	12·00	.....	.....	12·00	.....	.....	56
30	Kent-Nord.....	34·00	.....	3·50	30·50	3·00	67	56
31	Kingston et Pembroke.....	112·75	.....	9·75	103·00	21·00	50 à 84	56
32	L'Assomption	3·00	.....	.....	3 00	·25	.....	56
33	Lac Erié et Rivière Détroit.....	88·05	.....	....	88·05	10·00	.....	56
34	Colonisation du Lac Témiscamingue....	15·50	.....	.....	15.50	.....	.....	30 et 16
35	Lotbinière et Mégantic	.....	11·00	.....	.....	.....	.....	56
36	Basses-Laurentides	39·50	.....	.....	39·50	2·50	.....	56
37	London et Port-Stanley.....	23·84	.....	.....	23·84	2·47	.....	56
38	Manitoba et Nord-Ouest .. ... 234·50 Saskatchewan et Ouest ..... 15·47	249·97	.....	.....	249·97	23·42	.....	56
39	Manitoba et Sud-Est.....	.....	8·00	.....	.....	.....	.....	.....
40	Vallée de Massawippi.....	34·00	.....	.....	34·00	2·50	.....	50 et 60
41	Colonisation de Montfort.....	.....	10·00	.....	.....	.....	.....	.....
42	Montréal et Sorel.....	44·67	.....	.....	44·67	3·33	.....	56
43	Montréal et Jonction du Vermont.....	23·60	.....	.....	23·60	2·00	.....	72 et 60
44	Montréal, Portland et Boston.....	40·60	.....	.....	40·60	1·40	.....	56
45	Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Ed...	36·00	.....	.....	36·00	1·50	.....	56
46	Cie de c. de f., de houille et de f., N.-Glasg.	12·50	.....	.....	12·50	2·50	.....	56
47	Parc des Chutes et de la Rivière Niagara (chemin de fer électrique).....	11·85	.....	.....	11·85	2·12	.....	56
48	Pacifique-Nord et Manitoba.....	264·50	.....	.....	264·50	28·50	.....	56
49	Nosbonsing et Nipissingue.....	5·50	.....	.....	5·50	1·25	.....	56
50	Central de la Nouvelle-Écosse.....	74·00	.....	.....	74·00	2·75	.....	56
51	Montagne d'Orford	26·50	.....	.....	26·50	1·00	.....	56
52	Ottawa et Vallee de la Gatineau.....	40·00	14·00	.....	40·00	1·50	.....	56
53	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	35·00	.....	.....	35·00	.....	.....	72
54	Vallée d'Ottawa.....	7·00	.....	.....	7·00	·20	.....	56
55	Colonisation de Parry-Sound	30 00	.....	.....	30·00	1·00	.....	56 et 72
56	Pontiac et Renfrew.....	4·25	.....	.....	4·25	·75	.....	56
57	Jonction de Pontiac du Pacifique.....	61·00	10·00	.....	61·00	3 00	.....	56

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893—*Suite.*

Nombre de traverses par mille	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niv. Gardés.	Nombre de passages à niv. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.				Pds.		Pds	
2640	Cornières et éclisses	12	76	2685	237	15 à 28	62	65	102	1100 *600	53 *105	4·8½	23
2640	Eclisses			6			3			2865	26	4·8½	24
2640	do			12			1	2		2292	53	4·8½	25
2640	do	2		24					1	955	60	4·8½	26
2800	do			28			2	3		955	66	4·8½	27
2640	do			4				1		1000	60	4·8½	28
3000	do			4			1	1	1	955	79	4·8½	29
2432	do			8			1	1	1	1000	60	4·8½	30
2640	Eclisses et cornières			55	3	16½ à 21½	4	4	13	955	79	4·8½	31
2500	Eclisses			1				1		955	20	4·8½	32
2700	Cornières		1	88	1	19½	5	4		1433	53	4·8½	33
	Eclisses											3·0	34
2600	do			1				1		819	50	4·8½	35
2640	do			25				2	1	917	105	4·8½	36
	do		1	30	4	20	2	2		955	53	4·8½	37
2700	Eclisses et cornières	17		180				2	2	955	105	4·8½	38
													39
2800	Eclisses		1	19	1	19	1	2	1	478	76	4·8½	40
										573	175	3·0	41
2640	Eclisses			12			1	2		2292	53	4·8½	42
3000	do			51				2			52	4·8½	43
3000	do et coussinets			7			1	2				4·8½	44
2400	do			26				1		1000	66	4·8½	45
2640	do			5				1	1	955	79	4·8½	46
2640	Cornières			10	2	14 et 22		2		115	300	4·8½	47
2640	Eclisses et cornières	12		265			6	2	2	573	63	4·8½	48
2600	Eclisses			1			1	1		955	132	4·8½	49
2640	Cornières			23	1	21		1		819	80	4·8½	50
2640	Eclisses			17				1		955	74	4·8½	51
2640	Cornières et éclisses			34						573	106	4·8½	52
2640	Cornières			26				1		1432	40	4·8½	53
2600	Eclisses			3				1		1146	60	4·8½	54
2640	do			8				1		955	55	4·8½	55
2640	do							1		717	106	4·8½	56
2640	Cornières			47			1	2		1146	53	4·8½	57

* Sur embranchements.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Lbs.	Lbs.
58	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	.....	.....	85·50	4·00	.....	56
59	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	254·00	.....	.....	254·00	6 86	.....	56
60	Québec et Lac Saint-Jean	242·00	.....	.....	242·00	14·00	.....	56 et 60
61	Québec-Central	153·50	.....	1·00	152·50	10·75	.....	56 et 70
62	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	.....	.....	21·00	1·50	.....	56
63	Salisbury et Harvey	50·00	.....	43·00	7·00	1·25	60	56
	Embranchement Harvey	3·00	.....	.....	3·00	·20	.....	56
64	Ligne riveraine	82·50	.....	.....	82·50	2·50	.....	50
65	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	.....	29·00	14·00	5·50	60	60
66	Ste-Catherine et Niagara-Central	12·35	.....	.....	12·35	·65	.....	56
67	*Tunnel St-Clair, cour et approches	2·23	.....	.....	2·23	10·00	.....	100
68	Pont de St-Jean et prol. de ch. de fer	1·75	.....	.....	1·75	.....	.....	60
69	Vallée de St-Jean et Rivière-du-Loup	.....	6·00	.....	.....	.....	.....	.....
70	Saint-Laurent et Adirondack	20·31	.....	.....	20·31	·90	.....	72
71	Sud-Est ..... 140·10 Lac Champlain et jonction du Saint-Laurent ..... 61·40	201·50	.....	53·00	148·50	25·50	.....	56 et 72
72	Vallée de Stewiacke et Lansdowne	.....	10·00	.....	.....	.....	.....	.....
73	Témiscouata	113·00	.....	.....	113·00	5·00	.....	56
74	Mille-Iles	4·08	.....	.....	4·08	1·00	.....	56
75	Vallée de la Tobique	28·00	.....	.....	28·00	0·75	.....	56
76	Toronto, Hamilton et Buffalo	17·00	.....	.....	17·00	·75	.....	56
77	Comtés Unis	20 00	———	.....	20·00	·25	.....	56
78	Windsor et Annapolis ..... 87·50 Vallée de Cornwallis ..... 14·00 Embranchem. de Windsor ... 32·00	133·50	.....	3·50	130·00	6.00	.....	56 et 60
79	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00	.....	.....	40·00	2·00	.....	56
80	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	.....	17·00	.....	.....	.....	.....	.....
81	Yarmouth et Annapolis, autrefois les Comtés de l'Ouest	87·00	.....	13·00	74 00	4·50	56	56 et 60
	Total	15319·90	150·10	436·85	14883·05	2012·57	.....	.....

* Longueur du tunnel, 6,000 pds ; diamètre intérieur, 19 pds 10 pouces.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893—*Fin.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Passages à niveau. Gardés.	Passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.				Pds.		Pds	
2640	Eclisses	..	..	5	....	.....	3	1	....	573	95	4·8½	58
2600	Cornières	..	....	25	....	.....	1	1	...	1146	65	4·8½	59
2640	Eclisses	1	2	26	3	.....	....	3	2	717	105	4·8½	60
2640	do	..	....	26	....	.....	2	5	1	882	76	4·8½	61
2640	do	..	1	5	1	22	....	1	....	1433	42	4·8½	62
2600	do	..	....	31	....	.....	....	2	...	.....	80	4·8½	63
2640	do	..	....	2	....	.....	....	2	...	716	53	4·8½	
2992	do	..	....	15	5	23	3	3	....	573	85	4·8½	64
2400	do	..	...	42	...	.....	3	4	....	717	60	4·8½	65
2640	do	..	....	17	3	22	1	2	....	717	79	4·8½	66
.....	Cornières	..	.	...	....	.....	..	...	....	.....	106	4·8½	67
2600		..	1	3	....	.....	....	2	....	1146	80	4·8½	68
.....	Cornières	..	...	...	....	.....	....	....	....	..	.....	4·8½	69
2640	Eclisses	..	....	15	....	.....	1	2	....	1433	52	4·8½	70
2640 and 3000	Eclisses et cornières	..	....	194	3	19½	8	9	3	410	86	4·8½	71
.....	.....	..	....	...	....	.....	....	....	....	.....	.....	4·8½	72
2640	Eclisses	..	....	38	....	.....	1	2	...	819	79	4·8½	73
3000	do	..	....	8	....	.....	...	1	...	660	84	4·8½	74
2600	do	..	....	19	....	.....	....	1	....	717	78	4·8½	75
2700	do	..	...	18	1	.....	....	2	....	955	40	4·8½	76
2640	do	..	....	11	....	.....	2	3	....	955	52	4·8½	77
2640	do	..	....	90	1	32	....	3	2	955	75	4·8½	78
2600	do	..	....	6	....	.....	....	1	....	2865	31	4·8½	79
.....	.....	..	....	....	...	.....	....	....	...	.....	....	....	80
2600	Eclisses et cornières	..	1	67	3	24	....	1	....	600	84	4·8½	81
.....	.....	53	139	9552	401	.....	208	304	216	.....	....	....	

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Terminée.	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Nombre de locomotives. En propriété	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-lits. En propriété.	Nombre de wagons-lits. Louées.	Nombre de wagons-palais. En propriété.	Nombre de wagons-palais. Louées.
		Milles.	Milles.						
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta	174·12	.....	18	....	....	....	....	....
2	Albert-Sud	16·00	.....	1	....	....	....	....	....
3	Baie des Chaleurs	80·00	.....	4	....	....	....	....	....
4	Ch. de fer et Cie de navigation de Baie de Quinté. 4·00 Kingston, Napanee et de l'Ouest 56·45	60·45	4·50	9	....	....	....	....	....
5	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45·00	.....	2	....	....	....	....	....
6	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	2	....	....	....	....	....
7	Calgary et Edmonton	295·07	.....	..	....	....	....	....	....
8	Canada-Atlantique 138·00 Comtés du Centre 21·00	159·00	.....	21	....	....	....	....	....
9	Canada-Est	127·00	.....	8	....	....	....	....	....
10	Canada-Sud	378·91	.....	117	....	....	....	....	....
11	Chemins de fer de l'Etat :—								
	Intercolonial	1,141·00	.....	202	....	15	...	5	....
	Ile du Prince-Edouard	210·60	.....	21	....	....	....	....	....
12	Canadien du Pacifique 3,879·20 *Lignes affermées :—* Atlantique et Nord-Ouest 205·00 Ontario et Québec 463·80 Credit-Valley 175·10 Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60 Toronto, Grey et Bruce 191·30 Jonction de Guelph 15·00 Saint-Laurent et Ottawa 58·40 Montréal et Ottawa 23·60 Montréal et Ouest 30·40 Montréal et Lac-Maskinongé 13·00 Nouveau-Brunswick 175·70 Nouveau-Brunswick et Canada 117·20 Saint-Jean et Maine 91·80 Frédéricton 22·10 Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba. 217·80 Colombie et Kootenay 27·70 Shuswap et Okanagan 51·00	5,784·70	..... 39·60	*593	....	†122	....	Plus haut.	
13	Caraquette	68·00	.....	3	....	....	....	....	....
14	Carillon et Grenville	13·00	.....	2	....	....	....	....	....
15	Central-Ontario	104·00	.....	9	....	....	....	....	....
16	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	.....	1	2	....	....	....	....
17	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland	46·00	.....	8	....	....	....	....	....
18	Comté de Drummond	62·81	.....	4	....	....	....	....	....
19	Elgin, Petitcodiac et Havelock	27·50	.....	2	....	....	....	....	....
20	Erié et Huron	76.75	.....	5	....	....	....	....	....
21	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	.....	5	....	....	....	....	....
22	Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Ste-Marie	2·10	.....	....	....	....	....	....	....
23	Grand-Tronc 884·25 Grand-Occidental 561·80 Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·78 Buffalo et Lac-Huron 162·00 G.-T., Baie Georgienne et Lac-Erié 172·75 London, Huron et Bruce 69·01 Jonction de Waterloo 10·25 Wellington, Grey et Bruce 168·13 Nord 172·10 Simcoe-Nord 33·34 Hamilton et Nord-Ouest 173·90 Nord et Jonction du Pacifique 111·37 Midland 182·72 Grande-Jonction 85·40	3,168·50	.....	722	....	*5	....	6	....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons-bascules.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Numéro.	
4	....	3	....	....	....	26	....	4	....	310	....	1	
....	....	1	....	....	....	1	....	7	....	....	....	2	
1	....	2	....	2	....	6	....	45	....	....	....	3	Non exploité.
10	....	....	....	3	....	20	....	92	....	33	....	4	
1	1	1	....	1	....	20	....	10	14	....	....	5	
1	....	1	....	....	....	1	....	19	....	....	....	6	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	Matériel roulant fourni par le C.C.P.
6	....	5	....	5	....	650	1300	337	....	6	....	8	
5	....	2	....	2	....	12	....	78	4	....	....	9	
42	....	21	....	30	....	2027	....	293	....	48	*123	10	*Wagons en propriété mais non mentionnés.
92	....	*101	....	63	....	†2273	....	2142	....	2252	....	11	*Y compris 6 wagons-dortoirs d'immigrants. Y compris 99 fourgons.
17	....	15	....	4	....	*178	....	125	....	....	....	..	*Y compris 3 fourgons de conducteur, 8 chasse-neige et 7 *flangers*.
‡220	....	175	....	187	....	§11742	....	3513	....	361	....	12	*Y compris 15 locomotives. Prêts spéc. † " 6 wagons-lits et wagons-sal. Prêts spéciaux. ‡Y comp. 5 voit. de 1re classe. Prêts sp. § " 1,100 wagons fermés. " Aussi 842 fourgons, wagonets, chasse-neige, etc., propriété de la compagnie
1	....	1	....	2	....	4	....	16	....	....	....	13	
2	....	3	....	1	....	3	....	3	....	....	....	14	
2	....	3	....	3	....	34	....	94	....	....	....	15	
1	2	....	....	....	....	6	....	22	....	....	2	16	
2	....	....	....	2	....	2	....	29	....	186	....	17	
1	....	2	....	1	....	9	....	20	....	....	....	18	
1	....	1	....	1	....	1	....	8	....	....	....	19	
9	....	....	....	3	....	29	....	12	....	....	....	20	
11	....	....	....	3	....	12	....	72	....	10	....	21	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	22	
93	....	225	....	214	....	16014	....	6568	....	....	....	23	*Wagons-lits de colons.

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Terminée.	Longueur de la voie. En voie de construction	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-lits. En propriété.	Nombre de wagons-lits. Loués.	Nombre de wagons-palais. En propriété.	Nombre de wagons-palais. Loués.
	Grand-Tronc—*Suite.*	Milles.	Milles.						
	Toronto et Nipissingue ..... 85·00								
	Jonction du Lac Simcoe ..... 26·50								
	Victoria ..... 53·25								
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ..... 46·50								
	Cobourg, Blairton et Marmora ..... 18·00								
	Union Jacques-Cartier ..... 6·50								
	Jonction de Montréal et Champlain ..... 61·75								
	Jonction de Beauharnois ..... 19·50								
	Norfolk-Sud ..... 17·00								
	Ligne de Ceinture de Toronto ..... 12·70								
24	Grand-Oriental	13·00	15·00	1	3	....	....	....	....
25	Grand-Nord	18·00	....	....	1	....	....	....	....
26	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	....	....	2	....	....	....	....
27	Hereford	53·00	....	....	....	....	....	....	....
28	Irondale, Bancroft et Ottawa	15·00	5·00	1	....	....	....	....	....
29	Joggins, maint. Cie de charbonn. et de ch. de f. du Canada	12·00	....	2	....	....	....	....	....
30	Kent-Nord	34·00	....	2	1	....	....	....	....
31	Kingston et Pembroke	112·75	....	9	....	....	....	....	....
32	L'Assomption	3·00	....	1	....	....	....	....	....
33	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88·05	....	7	....	....	....	....	....
34	Colonisation du Lac-Témiscamingue	15·50	....	2	....	....	....	....	....
35	Lotbinière et Mégantic	....	11·00	1	....	....	....	....	....
36	Basses-Laurentides	39·50	....	2	....	....	....	....	....
37	London et Port-Stanley	23·84	....	....	....	....	....	....	....
38	Manitoba et Nord-Ouest ..... 234·50 Saskatchewan et Ouest ..... 15·47	249·97	....	4	5	....	....	....	....
39	Manitoba et Sud-Est	....	8·00	....	....	....	....	....	....
40	Vallée de la Massawippi	34·00	....	....	....	....	....	....	....
41	Colonisation de Montfort	....	10·00	....	....	....	....	....	....
42	Montréal et Sorel	44·67	....	1	....	....	....	....	....
43	Montréal et Jonction de Vermont	23·60	....	....	....	....	....	....	....
44	Montréal, Portland et Boston	40·60	....	....	....	....	....	....	....
45	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	....	3	....	....	....	....	....
46	Cie de ch. de fer et de houille et de fer de New-Glasgow	12·50	....	2	....	....	....	....	....
47	Parc des Chutes et de la Riv. Niagara (ch. de fer électr.)	11·85	....	1	....	....	....	....	....
48	Pacifique-Nord et Manitoba	264·50	....	9	....	....	....	....	....
49	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	1	....	....	....	....	....
50	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	....	5	....	....	....	....	....
51	Montagne d'Orford	26·50	....	....	2	....	....	....	....
52	Ottawa et Vallée de la Gatineau	40·00	14·00	2	....	....	....	....	....
53	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	35·00	....	....	....	....	....	....	....
54	Vallée de l'Ottawa	7·00	....	....	1	....	....	....	....
55	Colonisation de Parry-Sound	30·00	....	3	....	....	....	....	....
56	Pontiac et Renfrew	4·25	....	1	....	....	....	....	....
57	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	10·00	4	....	....	....	....	....
58	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	....	4	....	....	....	....	....
59	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	254·00	....	....	....	....	....	....	....
60	Québec et Lac Saint-Jean	242·00	....	14	....	....	4	....	....
61	Québec-Central	153·50	....	12	....	....	....	....	....
62	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	....	4	....	....	....	....	....
63	Salisbury et Harvey ..... 50·00 Embranchement de Harvey ..... 3·00	53·00	....	2	....	....	....	....	....
64	Ligne Riveraine	82·50	....	5	....	....	....	....	....
65	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	....	6	....	....	....	....	....
66	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	....	2	....	....	....	....	....
67	Cie du Tunnel Saint-Clair, cour et abords	2·23	....	4	....	....	....	....	....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893—*Suite.*

Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste, et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons-bascules.		Numéro.	Observations.
En propriété.	Loués.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.		
....	2	....	....	....	....	....	....	6	....	....	....	24	
....	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	25	
....	2	....	2	....	2	....	12	....	12	....	....	26	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	27	Exploité par le Maine-Central.
1	....	1	....	....	....	....	....	14	....	....	....	28	Non exploité.
1	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	29	
1	....	....	....	2	....	1	....	4	....	....	....	30	
5	....	5	....	5	....	22	....	164	....	....	....	31	
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	32	
5	....	6	....	3	....	22	....	195	....	....	....	33	
....	....	2	....	....	....	1	....	17	....	....	....	34	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35	Non exploité.
1	....	....	....	1	....	....	....	30	....	....	....	36	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	37	Matériel roulant fourni par le ch. de fer Grand-Tronc et le Canada-Sud.
3	2	3	....	3	1	59	112	42	20	....	....	38	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	39	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	40	Matériel roulant fourni par les locataires du chemin de fer Passumpsic.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	41	Non exploité.
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	42	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	43	Matériel roulant fourni par le Vermont-Central.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	44	do do
1	....	1	....	....	....	2	....	33	....	....	....	45	
*1	....	....	....	....	....	2	....	10	....	†27	....	46	*Combiné en 1re et 2e classes et à bag. †Wagons à minerai.
*40	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	47	*Moteur électrique et wagons-pilote.
4	....	5	....	3	....	143	150	179	....	....	....	48	
....	....	....	....	....	....	....	....	35	....	....	....	49	
3	....	2	....	2	....	13	....	49	....	....	....	50	
....	1	....	....	....	1	2	....	2	....	....	....	51	Non exploité.
1	....	7	....	1	....	6	....	28	....	....	....	52	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	53	do
....	1	....	....	....	....	....	1	....	5	....	....	54	
2	....	....	....	2	....	....	....	29	....	....	....	55	do
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	56	
2	....	1	....	2	....	5	....	50	....	....	....	57	
2	....	4	....	2	....	10	....	85	....	....	....	58	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	59	Matériel roul. fourni par le ch. de fer C.P.
6	....	9	....	9	....	57	....	213	....	....	....	60	
8	....	11	....	10	....	153	....	225	....	....	....	61	
4	....	18	....	....	....	5	....	23	....	....	....	62	
2	....	....	....	2	....	8	....	20	....	....	....	63	
5	....	....	....	3	....	7	....	61	....	....	....	64	
4	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	65	Exploité par le Vermont-Central.
2	1	....	....	1	....	....	....	5	4	....	....	66	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	25	....	67	

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons-dortoirs.		Nombre de wagons-palais.	
		Terminée.	En voie de construction	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.
		Milles.	Milles.						
68	Pont de St-Jean et Cie de prolongement du ch. de fer.	1·75	.....	....	....	....	....	....	....
69	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....	.....	6·00	....	....	....	....	....	....
70	Saint-Laurent et Adirondack	20·31	.....	....	....	....	....	....	....
71	Sud-Est..... 140·10 Lac Champlain et Jonction du St-Laurent.. 61·40	201·50	.....	30	....	....	....	....	2
72	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne.....	.....	10·00	....	....	....	....	....	....
73	Témiscouata.....	113·00	.....	5	....	....	....	....	....
74	Mille-Iles	4·08	.....	1	....	....	....	....	....
75	Vallée de la Tobique	28·00	.....	....	....	....	....	....	....
76	Toronto, Hamilton et Buffalo.....	17·00	.....	2	....	....	....	....	....
77	Comtés-Unis	20·00	.....	1	....	....	....	....	....
78	Windsor et Annapolis.....87·50 Vallée de la Cornwallis.....14·00 Embranchement de Windsor .....32·00	133·50	.....	14	....	....	....	2	....
79	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00	.....	....	....	....	....	....	....
80	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.....	.....	17·00	....	....	....	....	....	....
81	Yarmouth et Annapolis, autrefois Comtés de l'Ouest..	87·00	.....	8	....	....	....	....	....
	Total.....	15,319·90	150·10	1937	17	142	4	13	2

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893—*Fin.*

Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons bascules.		Nombre.	Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.		
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	68	Exploité par la Cie du c. de f. Can. du P.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	69	Non exploité.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	70	Exploité par les Cies de ch. de fer Vermont-Central, Adirondack et Saint-Laurent.
9	15	8	....	6	4	61	371	248	100	50	....	71	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	72	Non exploité.
3	....	4	....	2	....	40	....	54	....	....	....	73	
....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	....	....	74	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	75	"
1	....	1	....	2	....	2	....	6	....	....	....	76	
....	....	....	....	....	....	....	....	10	15	....	....	77	"
7	....	8	....	8	....	88	....	137	....	22	....	78	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	79	"
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	80	"
4	....	....	....	4	....	16	....	61	....	....	....	81	
949	28	662	2	601	9	33795	1946	15545	174	3330	125	..	

N° 4.—ÉTAT sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
1	Cie houillère et de ch. de fer d'Alberta...	174·12	.....	65,365	92,044	157,409
2	Albert-Sud	16·00	.....	2,250	4,250	6,500
3	Baie de Quinté et Cie de Navigation. 4·00 Kingston, Napanee et de l'Ouest. 56·45	60·45	53,270	.....	82,932	136,202
4	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45·00	712	992	27,675	29,379
5	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	.....	20,214	20,214
6	Calgary et Edmonton.....	295·07	.....	.....	54,071	54,071
7	Canada-Atlantique..... 138·00 Comtés du Centre ..... 21·00	159·00	200,074	247,850	21,306	469,230
8	Canada-Est.....	127·00	48,860	14,287	72,866	136,013
9	Canada-Sud	378·91	1,388,307	2,020,383	163,977	3,572,667
10	Chemins de fer de l'Etat—					
	Intercolonial	1,141·00	1,258,980	3,141,812	.....	4,400,792
	Ile du Prince-Edouard	210·60	81,830	145,019	.....	226,849
11	Pacifique Canadien. .....3,879·20 Lignes affermées— Atlantique et Nord-Ouest.. 205·00 Ontario et Québec..... 463·80 Credit-Valley ..... 175·10 Pacifique d'Ontario-Ouest.. 26·60 Toronto, Grey et Bruce ... 191·30 Jonction de Guelph ..... 15·00 Saint-Laurent et Ottawa.. 58·40 Montréal et Ottawa..... 23·60 Montréal et Ouest..... 30·40 Montréal et Lac-Maskinongé ..... 13·00 Nouveau-Brunswick... ... 175·70 N.-Brunswick et Canada.. 117·20 Saint-Jean et Maine..... 91·80 Frédéricton ..... 22·10 Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest..... 217·80 Colombie et Kootenay..... 27·70 Shuswap et Okanagan. .... 51·00	5,784·70	5,421,693	7,416,221	997,948	13,835,862
12	Caraquette	68·00	.....	.....	28,000	28,000
13	Carillon et Grenville.....	13·00	9,000	550	.....	9,550
14	Ontario-Central.	104·00	.....	12,000	95,732	107,732
15	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	.....	.....	50,600	50,600
16	Cie houillère et de ch. de f. de Cumberland	46·00	.....	.....	55,945	55,945
17	Comté de Drummond.....	62·81	40,264	.....	41,424	81,688
18	Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	27·50	.....	.....	16,956	16,956
19	Erié et Huron.....	76·75	48,234	38,032	57,860	144,126
20	Esquimalt et Nanaïmo.....	78·00	122,496	.....	.....	122,496
21	Frédérict. et Cie du pont du c. de f. Ste-Marie	2·10	.....	.....	.....	.....
22	Grand-Tronc ..... 884·25 Grand-Occidental ..... 561·80 Brantford, Norfolk et Port-Burwell..... 34·78 Buffalo et Lac-Huron..... 162·00 Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié ..... 172·75 London, Huron et Bruce..... 69·01 Jonction de Waterloo ..... 10·25 Wellington, Grey et Bruce..... 168·13 Du Nord..... 172·10 Simcoe-Nord..... 33·34 Hamilton et Nord-Ouest..... 173·90 Du Nord et Jonct. du Pacifique. 111·37 Midland ..... 182·72 Grande-Jonction. ..... 85·40 Toronto et Nipissingue..... 85·00 Jonction du Lac-Simcoe ..... 26·50 Victoria..... 53·25 Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50	3,168·50	5,790,571	9,291,593	2,206,329	17,288,49

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transporté.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de marchandises transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
258,873	3,394	118,497	.....	14	1	
6,500	757	5,239	19	.....	2	Traction des convois sur le ch. de fer G.-T., Napanee jusq. la jonc. Deseronto, 5 milles.
136,442	58,060	202,832	23	18	3	Traction des convois sur le chemin de fer de Kingston et Pembroke, Harrowsmith à Kingston, 19 milles.
29,573	24,901	10,497	.....	.....	4	
20,214	7,591	11,449	17	17	5	
54,071	9,711	16,761	.....	.....	6	
566,481	144,523	561,675	35	15	7	
139,278	38,364	58,922	30	16	8	
4,601,384	633,851	3,027,548	24 à 37	16 à 22	9	
5,323,279	1,292,878	1,388,080	25	15	10	
296,643	132,111	56,718	20	14		
18,606,299	3,335,598	4,266,348	27	15	11	
29,100	7,188	11,833	18	18	12	
10,000	9,100	175	25	20	13	
107,732	54,150	58,854	20	15	14	
50,600	11,472	11,392	17	17	15	
120,077	21,382	451,644	20	20	16	
81,688	21,494	52,094	25	20	17	
16,956	5,492	12,830	16	16	18	
170,461	103,828	106,546	25	18	19	
122,496	30,528	51,092	20	12	20	
.....	5,679	20,089	.....	.....	21	Traction de convois par le Canada-Oriental.
,902,596	5,705,364	7,351,342	30	18	22	Traction de convois sur l'embranch. de la Chaudière, C.I., 6 milles. Y compris le ch. de fer de London et Port-Stanley jusq. l'exp. de l'afferm., 28 fév. '93.

N°4.—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
	Grand-Tronc—*Suite.*					
	Cobourg, Blairton et Marmora. 18·00					
	Union Jacques-Cartier..... 6·50					
	Montreal et Jonc. Champlain.. 61·75					
	Jonction de Beauharnois.. 19·50					
	Norfolk-Sud..... 17·00					
	Ligne de Ceinture, Toronto ... 12·70					
23	Tunnel Saint-Clair.....	2·23	.....	.....	.....	.....
24	Grand-Nord.....	18·00	.....	.....	5,580	5,580
25	Grand-Central du Nord-Ouest.....	50·93	352	4,700	8,639	13,691
26	Hereford.....	53·00	35,516	7,500	42,796	85,812
27	Joggins (à prés. Cie de c. f. de houille du C.	12·00	1,000	500	12,000	13,500
28	Kent-Northern.....	34·00	.....	.....	18,366	18,366
29	Kingston et Pembroke.....	112·75	95,000	.....	125,000	220,000
30	L'Assomption.....	3·00	.....	.....	4,122	4,122
31	Lac Erié et Détroit.....	88·05	86,402	3,928	63,104	153,434
32	Colonisation du Lac Témiscamingue....	15·50	.....	.....	.....	.....
33	London et Port-Stanley.....	23·84	18,000	11,000	3,000	32,000
34	Basses-Laurentides.....	39·50	.....	2,259	24,716	26,975
35	Manitoba et Nord-Ouest.....234·50 Saskatchewan et Ouest..... 15·40	249·97	71,806	38,776	19,338	129,920
36	Vallée de Massawippi.....	34·00	73,862	113,820	14,613	202,295
37	Montréal et Sorel.....	44·67	.....	.....	14,580	14,580
38	Montréal, Portland et Boston.....	40·60	34,076	18,403	9,938	62,417
39	Montréal et Jonction du Vermont.....	23·60	76,602	105,492	1,473	183,567
40	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Ed.	36·00	4,419	3,538	22,608	30,565
41	Cie de c. de f. de houille, et fer de N.-Glasg.	12·50	.....	.....	15,700	15,700
42	Pacifique-Nord et Manitoba.....	264·50	113,320	101,537	25,637	240,494
43	Nosbonsing et Nipissingue.....	5·50	.....	7,800	.....	7,800
44	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74·00	.....	.....	56,234	56,234
45	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	40·00	.....	.....	25,780	25,780
46	Vallée de l'Ottawa.....	7·00	.....	.....	7,280	7,280
47	Pontiac et Renfrew.....	4·25	.....	.....	.....	.....
48	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	61·00	.....	4,784	36,934	41,718
49	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	85·50	.....	.....	19,678	19,678
50	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan..	254·00	.....	.....	46,877	46,877
51	Québec et Lac-Saint-Jean.....	242·00	90,100	.....	99,067	189,167
52	Québec-Central.....	153·50	125,943	112,764	23,017	261,724
53	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	21·00	47,557	2,277	.....	49,834
54	Salisbury et Harvey, y compris l'embranchement de Harvey.....	53·00	.....	.....	29,632	29,632
55	Ligne Riveraine.....	82·50	.....	.....	60,544	60,544
56	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43·00	35,804	37,924	18,028	91,756
57	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12·35	12,000	.....	6,000	18,000
58	Pont de St-Jean et prolong. du ch. de fer.	1·75	.....	.....	.....	.....
59	Saint-Laurent et Adirondack.....	20·31	68,370	16,828	7,298	92,496
60	Sud-Est.....140·10 Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent..... 61·40	201·50	189,464	228,504	32,406	450,374
61	Témiscouata.....	113·00	12,680	.....	67,520	80,200
62	Mille-Iles.....	4·08	11,963	.....	10,955	22,918
63	Toronto, Hamilton et Buffalo.....	17·00	.....	.....	22,168	22,168
64	Windsor et Annapolis.....87·50 Vallée de la Cornwallis.....14·00 Embranchement de Windsor....32·00	133·50	137,062	.....	174,290 1,372	311,352 1,372
65	Yarmouth et Annapolis, ci-devant Comtés de l'Ouest.....	87·00	54,389	2,073	38,795	95,257
	Totaux.....	15,020·55	15,859,978	23,220,761	5,305,214	44,385,953

nombre de milles parcourus, etc.—*Suite.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de marchandises.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
.....	.....	.....	.....	.....	23	
5,580	2,523	2,556	15	15	24	
15,974	3,591	14,994	20	17	25	
86,800	14,879	78,676	23	12	26	
14,000	9,566	63,102	12	12	27	
18,366	4,110	12,457	18	.....	28	
260,000	45,295	87,864	25	18	29	
4,122	5,632	989	15	15	30	
220,932	75,317	133,267	35	25	31	
.....	4,950	2,779	.....	.....	32	
33,000	21,000	219,000	25	15	33	Aperçu pour les 4 mois finissant le 30 juin 1893 ; opérations des 8 mois précédents sont comprises dans le Grand-Tronc.
26,975	9,887	18,770	20	20	34	
156,618	26,825	71,936	27	15	35	
202,295	78,402	156,676	25	12	36	Traction des convois sur le Grand-Tronc, Lennoxville à Sherbrooke, 3 milles.
14,580	8,306	6,257	25	20	37	
62,417	57,582	29,365	23	12	38	
183,567	120,402	744,858	30	12	39	
33,020	16,256	18,796	20	18	40	
37,500	10,600	121,576	15	15	41	
292,808	47,420	132,206	25	13	42	
9,300	.....	82,670	.....	25	43	
56,899	42,375	14,638	20	20	44	
26,980	34,298	15,075	30	.....	45	
7,280	6,160	467	20	20	46	
.....	.....	5,451	.....	12	47	
46,290	17,919	21,434	30	20	48	
20,103	4,232	39,286	15	15	49	
46,877	5,062	11,873	.....	.....	50	
243,678	98,425	133,458	22	12	51	
279,152	117,801	158,873	25	15	52	Traction des convois sur l'Intercolonial, jonction d'Harlaka à Lévis, 5 milles.
51,167	219,698	6,545	20	20	53	
35,300	10,462	26,328	18	18	54	
62,209	18,484	11,470	24	24	55	
91,756	130,142	754,969	23	12	56	
18,000	30,886	54,295	25	20	57	
.....	140,296	150,042	.....	.....	58	Exploité par le ch. de fer du Pac. Can.
92,755	28,670	17,916	30	15	59	
631,671	195,263	518,685	28	18	60	
81,550	18,455	25,107	20	17	61	
22,918	20,283	19,002	15	15	62	
22,168	26,436	17,926	20	20	63	
311,352	160,051	120,156	22	14	64	Traction des convois sur l'Intercol., Jonction de Windsor à Halifax, 14 milles. *Exploité par la Cie de la Vallée de la Cornwallis, du 1er au 26 juillet 1892.
1,372	915	293	*.....	.....		
109,308	71,755	29,059	27	20	65	
57,587,382	13,618,027	22,003,599	.....	.....	..	

N° 5.—ÉTAT SOMMAIRE du transport

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Tonn'x.	Boiss'x.	Tonn'x.	Nombre.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	174·12	5,350	535	27,000	472	141
2	Albert-Sud	16·00	40	4	100	1	71
3	Cie de Navig., Baie de Quinté.. 4·00 Kingston, Napanee et de l'Ouest 56·45	60·45	35,180	3,518	205,236	5,644	2,170
4	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie.	45·00	12,910	1,291	67,009	1,922	6,000
5	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	.....	.....	.....	.....
6	Calgary et Edmonton	295 07	15,662	1,566	31,325	556	6,748
7	Canada-Atlantique 138·00 Comtés du Centre 21·00	159·00	.....	7,222	.....	33,543	.....
8	Canada-Est	127·00	57,573	5,757	76,134	1,322	541
9	Canada-Sud	378·91	.....	149,122	.....	382,610	.....
10	Ch. de fer de l'Etat—						
	Intercolonial	1,141·00	856,913	85,691	1,514,619	31,934	93,369
	Ile du Prince-Edouard	210·60	22,853	2,285	375,747	6,535	10,250
11	Pacifique Canadien 3,879·20 *Lignes affermées—* Atlantique et Nord-Ouest 205·00 Ontario et Québec 463 80 Credit-Valley 175·10 Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60 Toronto, Grey et Bruce 191·30 Jonction de Guelph 15·00 St-Laurent et Ottawa 58·40 Montréal et Ottawa 23·60 Montréal et de l'Ouest 30·40 Montréal et Lac-Maskinongé 13·00 Nouveau-Brunswick 175·70 N.-Brunswick et Canada 117·20 Saint-Jean et Maine 91·80 Frédéricton 22·10 Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba 217·80 Colombie et Kootenay 27·70 Shuswap et Okanagan 51·00	5,784·70	2,639,779	263,978	26,157,022	659,434	392,945
12	Caraquet	68·00	5,500	550	5,000	88	60
13	Carillon et Grenville	13·00	.....	.....	.....	.....	.....
14	Ontario-Central	104·00	7,968	781	290,520	7,263	1,820
15	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	.....	.....	.....	.....	.....
16	Cie de ch. de fer et de houil., Cumberland	46 00	14,519	1,451	16,000	267	42
17	Comté de Drummond	62·81	.....	145	.....	.....	.....
18	Elgin, Petitcodiac et Havelock	27·50	6,950	695	6,585	112	747
19	Erié et Huron	76·75	191,772	19,064	380,371	10,673	8,269
20	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	3,695	370	17,077	470	4,241
21	Cie de ch. de fer et de pont de Frédéricton et Ste-Marie	2·10	.....	.....	.....	.....	.....
22	Grand-Tronc 884·25 Grand-Occidental 561·80 Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·78 Buffalo et Lac-Huron 162·00 Grand-Tronc, B.-Georgienne et Lac-Erié 172·75 London, Huron et Bruce 69·01 Jonction de Waterloo 10·25 Wellington, Grey et Bruce 168·13 Du Nord 172·10 Simcoe-Nord 33·34 Hamilton et Nord-Ouest 173·90 Nord et Jonction du Pacifique 111·37 Midland 182·72	3,168·50	5,084,000	508,460	44,950,000	1,123,759	2,035,180

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
92	1,141,877	2,040	.....	.....	1,788	113,570	118,497	1	
13	3,285,100	4,649	351	450	26	96	5,239	2	
867	63,964,606	95,947	24,484	36,727	35,487	24,642	202,832	3	
1,026	422,535	679	.....	.....	4,441	1,138	10,497	4	
.....	.....	4,420	.....	3,380	.....	3,649	11,449	5	
3,097	3,363,497	3,954	7	10	4,852	2,726	16,761	6	
3,502	.....	277,045	.....	75,900	2,671	161,792	561,675	7	
206	15,948,550	21,251	3,024	4,536	9,993	15,857	58,922	8	
167,500	.....	297,527	.....	55,095	477,046	1,498,648	3,027,548	9	
12,757	181,211,013	226,514	5,737	15,039	342,400	673,745	1,388,080	10	
1,071	3,422,143	5,358	2,550	*4,950	36,519	plus haut	56,718		Y compris l'écorce de pruche.
101,140	690,209,867	910,689	151,374	277,267	1,088,507	965,333	4,266,348	11	
30	5,400,000	8,100	700	1,050	500	1,515	11,833	12	
75	.....	.....	.....	.....	25	75	175	13	
911	5,234,000	6,543	9,767	17,093	21,448	4,815	58,854	14	
.....	.....	7,647	.....	.....	.....	*3,745	11,392	15	*Y comp. 831 ton. de
20	11,352,000	14,190	.....	.....	4,931	*430,785	451,644	16	*Houille. [houille.
104	12,216,000	15,260	9,171	15,285	21,300	plus haut	52,094	17	
140	5,817,600	9,696	427	640	674	873	12,830	18	
1,439	27,477,966	35,366	502	822	5,294	33,888	106,546	19	
839	3,476,357	9,584	8,083	10,104	620	29,105	51,092	20	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	20,089	20,089	21	Non classifié.
430,287	434,577,500	869,155	231,606	347,359	728,598	3,343,724	7,351,342	22	Y compris le ch. de fer London et Port-Stanley jusqu'à la fin du bail, 28 fév. 1893.

N° 5.—ÉTAT SOMMAIRE du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes-
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux	Ton'x.	Nombre.
	Grand-Tronc—*Suite.*						
	Grande-Jonction..... 85·40						
	Toronto et Nipissingue ..... 85·00						
	Jonction du Lac-Simcoe..... 26·50						
	Victoria.... ... . 53·25						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay..... 46·50						
	Cobourg, Blairton et Marmora 18·00						
	Union Jacques-Cartier ... 6·50						
	Jonction de Montréal et Champlain..... 61·75						
	Jonction de Beauharnois .... 19·50						
	Norfolk-Sud .... 17·00						
	Ligne de Ceinture de Toronto 12·70						
23	Tunnel de Saint-Clair.....	2·23	.....	.....	.....	.....	.....
24	Grand-Nord	18·00	1,200	120	1,500	30	.....
25	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	.....	148	.....	10,720	408
26	Hereford	53·00	6,210	621	11,350	229	.....
27	Joggins, maintenant Cie de houille et de ch. de fer du Canada.....	12·00	1,325	131	4,645	81	23
28	Kent-Nord.....	34·00	7,046	704	2,706	49	36
29	Kingston et Pembroke.....	112·75	7,050	705	50,000	1,500	150
30	L'Assomption	3·00	997	105	.....	.....	.....
31	Lac-Erié et Rivière-Détroit.....	88·05	8,014	866	207,563	5,666	4,121
32	Colonisation du Lac Témiscamingue.....	15·50	3,839	384	42,041	716	44
33	London et Port-Stanley.....	23·84	.....	.....	.....	.....	.....
34	Basses-Laurentides	39·50	1,568	140	.....	30	.....
35	Manitoba et Nord-Ouest ..... 234·50 Saskatchewan et Ouest.. .. 15·47	249·97	35,790	3,579	1,884,845	48,345	6,518
36	Vallée de la Massawippi.....	34·00	6,500	650	249,000	5,355	2,200
37	Montréal et Sorel.	44·67	.....	.....	.....	.....	.....
38	Montréal, Portland et Boston.....	40·60	.....	.....	.....	.....	.....
39	Montréal et Jonction du Vermont..	23·60	4,394,660	439,466	2,482,833	74,485	.....
40	Nouveau-Brunswick et Ile du Pr.-Ed....	36·00	18,150	1,815	18,427	313	1,906
41	Cie de c. de f. de h. et de fer de N.-Glasgow.	12 50	1,136	112	.....	.....	.....
42	Pacifique-Nord et Manitoba	264·50	6,730	673	1,746,617	50,601	2,140
43	Nosbonsing et Nipissingue.....	5·50	.....	.....	.....	.....	.....
44	Central de la Nouvelle-Ecosse.	74·00	1,386	138	.....	.....	58
45	Ottawa et Vallée de la Gatineau	40·00	9,531	953	15,089	387	725
46	Vallée de l'Ottawa.....	7·00	.. . .	.....	.....	.....	.....
47	Pontiac et Renfrew	4·25	.....	.....	.....	.....	.....
48	Jonction du Pacifique à Pontiac.....	61·00	6,126	613	173,752	3,304	2,381
49	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	85·50	.....	.....	.....	.....	.....
50	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan..	254·00	5,686	569	58,004	1,659	2,403
51	Québec et Lac-Saint-Jean	242·00	17,242	1,724	20,334	407	1,030
52	Québec-Central	153·50	.....	9,936	....	1,354	.....
53	Québec, Montmorency et Charlevoix....	21·00	1,246	135	3,183	66	52
54	Salisbury et Harvey, y compris l'embranchement de Harvey	53·00	1,200	120	1,200	20	500
55	Ligne Riveraine.....	82·50	34,300	3,430	5,980	104	222
56	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43·00	377,490	37,749	4,529,833	135,895	....
57	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12·35	4,130	413	3,090	94	58
58	Pont de St-Jean et prolong. de ch. de fer..	1·75	.....	.....	.....	.....	.....
59	Saint-Laurent et Adirondack..... ..	20·31	380	38	7,056	196	72
60	Sud-Est..... 140·10 Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent ..... 61·40	201·50	245,113	24,512	2,662,128	64,027	13,693
61	Témiscouata.	113·00	19,290	1,929	21,300	426	404

transport, etc.—*Suite.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté		Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Nombre.	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	
.....	24,000	36	850	1,530	.....	840	2,556	24	
136	.....	1,203	.....	24	1,751	1,012	14,994	25	
415	19,361,265	29,041	4,108	7,133	494	40,743	78,676	26	
8	129,000	193	.....	.....	204	*62,485	63,102	27	*Y compris la houille.
17	.....	1,617	.....	1,770	5,500	2,800	12,457	28	
75	22,040,000	33,060	11,887	21,945	30,477	102	87,864	29	
.....	291,000	436	.....	.....	138	310	989	30	
3,216	.....	41,145	4,902	8,088	7,873	66,413	133,267	31	Pour environ 4 mois expirés le 30 juin 1893; les 8 mois précédents compris dans le Gr'd-Tronc.
23	385,543	292	6	11	546	807	2,779	32	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	219,000	219,000	33	
20	6,590,000	6,590	7,530	7,530	370	4,090	18,770	34	
2,958	3,067,000	4,152	1,163	1,700	8,184	3,018	71,936	35	
1,325	20,000,000	39,575	.....	.....	715	*109,056	156,676	36	*Y compris 66,210 tonnes de minerai et matte de cuivre.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,257	*6,257	37	*Non classé.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	*29,365	29,365	38	*Consistant en 24,960 tonnes de foin et 4,405 tonnes d'autres produits agricoles.
148,972	24,828,666	37,243	.....	.....	.....	*44,692	744,858	39	*Y compris 14,898 tonnes de foin.
114	6,666,400	10,032	1,002	1,503	1,043	3,976	18,796	40	
.....	.....	983	.....	.....	1,984	*118,497	121,576	41	*Min. de fer, pierre à chaux et fer en g.
803	3,030,666	4,546	28,945	36,181	3,461	35,941	132,206	42	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	*82,670	82,670	43	*Billots de sciage et bois de service.
34	7,745,000	11,560	1,657	2,906	.....	.....	14,638	44	
120	1,006,460	1,521	568	1,030	5,684	5,380	15,075	45	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	467	467	46	Non classé.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	*5,451	5,451	47	*Minerai de fer.
433	972,073	1,520	3,424	5,098	2,218	8,248	21,434	48	
.....	.....	29,156	.....	930	803	8,397	39,286	49	
832	1,423,064	1,795	2,764	4,146	1,808	1,064	11,873	50	
129	40,944,000	51,660	26,920	48,456	8,595	22,496	133,458	51	
2,041	.....	81,093	.....	3,071	3,682	*57,696	158,873	52	*Y compris houille, chaux, amiante et pâte de bois, etc.
34	824,263	1,212	334	372	1,381	3,345	6,545	53	
75	6,500,000	9,750	3,000	6,000	120	10,243	26,328	54	
74	268,540	4,630	158	310	1,775	1,147	11,470	55	
203,842	20,132,666	30,199	.....	.....	.....	*347,284	754,969	56	*Y compris 30,198 tonnes de foin.
28	325,000	3,153	35	66	7,916	42,625	54,295	57	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	150,042	150,042	58	Non classé.
36	8,446,212	12,682	276	138	831	*3,995	17,916	59	*Y compris 1,236 tonnes de foin.
3,075	77,928,374	102,431	12,689	22,431	123,188	179,021	518,685	60	
202	4,095,500	6,142	5,746	10,563	865	4,980	25,107	61	

N° 5.—ETAT sommaire du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	Nombre.
62	Mille-Iles	4·08	2,520	252	5,200	156	900
63	Toronto, Hamilton et Buffalo	17·00	669	67	76,535	2,266	128
64	Windsor et Annapolis..... 87·50 Vallée de la Cornwallis..... 14·00 Embranchement de Windsor. . 32·00	133·50	58,236	5,810	.....	.....	.....
65	Yarmouth et Annapolis, autrefois les Comtés de l'Ouest	87·00	16,451	1,645	3,985	85	36
	Total	15,020·55	.....	1,592,737	.....	2,675,171	.....

transport, etc.—*Fin.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Nombre.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
360	1,919,000	2,878	.....	.....	12,664	2,692	19,002	62	
60	773,376	1,318	1,213	1,535	3,376	9,304	17,926	63	
2,444	26,899,476	13,449	1,123	2,348	21,145	*74,960 293	120,156 †293	64	*Minéraux, pommes de terre et foin. † Exploités par la Cie de Cornwallis, 1er au 26 juill. '92.
172	12,058,000	15,539	1,515	2,290	7,891	1,437	29,059	65	
1,097 180	....	3,417,446	.....	1,064,812	3,053,802	9,102,451	22,003,599		

N° 6.—ETAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
1			$ cts.	$ cts.	$ cts.
2					
3	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	174·12	10,602 56	161,832 04	3,559 51
	Albert-Sud	16·00	306 00	2,291 16	.....
4	Baie de Quinté et Cie de Navigation .... 4·00	60·45	22,196 42	108,276 15	7,880 32
5	Kingston, Napanee et de l'Ouest ... 56·45				
	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45·00	11,140 88	13,087 22	234 67
6	Bouctouche et Moncton	32·00	3,183 44	7,731 25	.....
7	Calgary et Edmonton	295·07	35,733 21	59,225 20	2,711 30
	Canada-Atlantique .... 138·00	159·00	117,029 17	378,003 23	31,421 54
8	Comtés du Centre .... 21·00				
9	Canada-Est	127·00	26,981 99	55,968 17	3,835 31
10	Canada-Sud	378·91	1,361,070 83	3,347,123 47	181,849 31
	Chemins de fer l'Etat—				
	Intercolonial	1,141·00	1,002,912 74	1,868,823 84	193,762 51
11	Ile du Prince-Edouard	210·60	67,445 41	76,347 51	18,497 50
	Pacifique Canadien .... 3,879·20				
	Lignes affermées—				
	Atlantique et Nord-Ouest .... 205·00				
	Ontario et Québec .... 463·80				
	Credit-Valley .... 175·10				
	Pacifique d'Ontario-Ouest .... 26·60				
	Toronto, Grey et Bruce .... 191·30				
	Jonction de Guelph .... 15·00				
	Saint-Laurent et Ottawa .... 58·40				
	Montréal et Ottawa .... 23·60	5,784 70	5,548,649 85	12,866,293 63	776,090 84
	Montréal et l'Ouest .... 30·40				
	Montréal et Lac-Maskinongé .... 13·00				
	Nouveau-Brunswick .... 175·70				
	Nouveau-Brunswick et Canada .... 117·20				
	Saint-Jean et Maine .... 91·80				
	Frédéricton .... 22·10				
	Colon. du Sud-Ouest du Manitoba 217·80				
	Colombie et Kootenay .... 27·70				
12	Shuswap et Okanagan .... 51·00				
13	Caraquette	68·00	5,210 36	12,913 30	1,946 00
14	Carillon et Grenville	13·00	2,030 80	148 04	.....
15	Ontario Central	104·00	27,996 60	49,861 08	7,643 22
16	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	6,975 17	6,274 82	.....
17	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland	46·00	8,640 64	15,509 70	2,021 86
18	Comté de Drummond	62·81	12,640 03	45,626 02	429 51
19	Elgin, Petitcodiac et Havelock	27·50	1,622 25	6,352 86	676 08
20	Erié et Huron	76·75	46,917 73	61,112 55	5,850 70
21	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	62,504 60	66,030 31	2,929 68
22	Frédéricton et Cie de c. de f. et p. de Ste-Marie	2·10	567 90	2,443 38	.....
	Grand-Tronc .... 884·25				
	Grand-Occidental .... 561·80				
	Brantford, Norfolk et Pt-Burwell .... 34·78				
	Buffalo et Lac-Huron .... 162·00				
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié .... 172·75				
	London, Huron et Bruce .... 69·01				
	Jonction de Waterloo .... 10·25				
	Wellington, Grey et Bruce .... 168·13				
	Nord .... 172·10				
	Simcoe-Nord .... 33·34				
	Hamilton et Nord-Ouest .... 173·90	3,168·50	5,538,544 96	11,550,823 52	775,683 30
	Nord et Jonction du Pacifique .... 111·37				
	Midland .... 182·72				
	Grande-Jonction .... 85·40				
	Toronto et Nipissingue .... 85·00				
	Jonction du Lac-Simcoe .... 26·50				
	Victoria .... 53·25				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay .... 46·50				
	Cobourg, Blairton et Marmora .... 18·00				

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Prop. des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	Perct.	cents.		
.....	175,994 11	36,294 05	126	111·80	1	
228 79	2,825 95	—363 98	88	43·47	2	
2,836 12	141,189 01	44,361 47	146	103·66	3	
.....	24,462 77	3,638 12	117	83·23	4	
298 58	11,213 27	—1,139 31	91	55·47	5	
.....	97,669 71	41,998 23	175	180·63	6	
44,917 88	571,371 82	201,322 05	154	121·76	7	
1,398 44	88,183 91	24,495 56	138	64·83	8	
6,592 33	4,896,635 94	1,191,398 92	132	137·06	9	
....	3,065,499 09	20,181 59	100	69·66	10	
400 00	162,690 42	—63,731 75	72	71·72		
1,604,270 34	20,795,304 66	8,129,717 54	164	150·30	11	
....	20,069 66	—2,025 52	91	71·67	12	
.....	2,178 84	—1,443 26	60	22·81	13	
2,700 59	88,201 49	9,015 73	111	81·87	14	
315 03	13,565 02	—11,292 92	55	26·81	15	
*91,189 20	117,361 40	57,048 58	194	209·69	16	*Transport de houille des mines.
1,934 28	60,629 84	12,644 30	126	74·22	17	
... .	8,651 19	—2,119 20	80	51·02	18	
....	113,880 98	34,679 19	144	79·01	19	
8,230 92	139,695 51	—14,491 25	91	114·04	20	
.....	3,011 28	1,611 28	.....	.....	21	
....	17,865,051 78	5,078,606 81	140	103·34	22	Y compris London et Port-Stanley, jusqu'à l'exp. de l'afferm., sav. : 28 fév. 1893.

N° 6.—ETAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Grand-Tronc—*Suite*—				
	Union Jacques-Cartier ... 6·50				
	Montréal et Jonction de Champlain.. 61·75				
	Jonction de Beauharnois.... 19·50				
	Norfolk-Sud.... 17·00				
	Ligne de Ceinture de Toronto..... 12·70				
23	Tunnel de Saint-Clair.....	2·23	42,114 00	154,120 01	.....
24	Grand-Nord.....	18·00	589 47	940 82	25 44
25	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	4,338 53	19,367 46	.....
26	Hereford	53·00	9,257 80	33,068 78	1,295 34
27	Joggins, maint. Cle de charb. et de C. F. du Canada	12·00	3,004 68	19,555 63	465 62
28	Kent-Nord	34·00	3,224 13	7,526 41	880 26
29	Kingston et Pembroke.....	112·75	33,959 67	92,545 42	8,568 49
30	L'Assomption.....	3·00	924 95	335 04	286 39
31	Lac-Erié et Rivière-Détroit.....	88·05	32,791 54	69,827 79	2,864 95
32	Colonisation du Lac Témiscamingue.....	15·50	10,722 38	21,543 68	.....
33	London et Port-Stanley.....	23·84	6,000 00	8,000 00	700 00
34	Basses-Laurentides	39·50	2,639 41	9,486 63	732 42
35	Manitoba et Nord-Ouest..... 234·50 Saskatchewan et Ouest..... 15·47	249·97	55,690 80	142,513 15	10,731 74
36	Vallée de la Massawippi.....	34·00	62,741 30	104,556 02	1,971 90
37	Montreal et Sorel.....	44·67	8,573 29	5,348 69	398 76
38	Montréal, Portland et Boston.....	40·60	21,293 23	28,148 51	1,699 75
39	Montréal et Jonction du Vermont.....	23·60	53,396 55	112,523 12	7,592 66
40	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard..	36·00	5,747 45	10,543 98	1,425 25
41	Cie de fer, de houille et de c. de fer de New-Glasg.	12·50	2,650 83	14,623 70	.....
42	Pacifique-Nord et Manitoba.....	264·50	67,218 18	184,068 19	11,034 20
43	Nosbonsing et Nipissingue.....	5·50	.....	20,150 00	.....
44	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74·00	22,456 79	17,555 34	2,152 48
45	Ottawa et Vallée de la Gatineau	40·00	17,535 40	18,346 73	886 50
46	Vallée de l'Ottawa.....	7·00	1,540 54	425 03	.....
47	Pontiac et Renfrew.....	4·25	.....	545 10	.....
48	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	61·00	12,481 41	19,920 50	2,173 56
49	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	85·50	2,792 40	23,949 96	.....
50	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	254·00	15,400 53	37,247 78	2,384 98
51	Québec et Lac-Saint-Jean.....	242·00	43,859 21	112,933 56	8,223 30
52	Québec-Central	153·50	117,814 47	173,025 56	9,969 35
53	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	21·00	41,554 85	5,951 93	.....
54	Salisbury et Harvey, y compris embranch. Harvey	53·00	5,862 38	13,162 64	2,472 21
55	Ligne Riveraine.....	82·50	13,685 34	14,977 35	2,937 99
56	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43·00	15,167 47	34,222 38	4,317 99
57	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12·35	6,345 01	16,844 54	190 77
58	Pont de Saint-Jean et prolongem. du ch. de fer..	1·75	27,970 13	39,182 12	1,420 50
59	Saint-Laurent et Adirondack.....	20·31	15,669 45	7,693 09	9 07
60	Sud-Est ..... 140·10 Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent ..... 61·40	201·50	137,134 54	328,954 39	13,319 55
61	Témiscouata	113·00	16,431 42	31,321 46	8,776 58
62	Mille-Iles.....	4·08	4,126 01	11,675 28	1,796 82
63	Toronto, Hamilton et Buffalo.....	17·00	6,387 43	9,899 38	131 79
64	Windsor et Annapolis ..... 87·50 Vallée de la Cornwallis..... 14·00 Embranchement de Windsor..... 32·00	133·50	143,243 62	168,210 91	14,874 86
		.....	256 28	198 06	.....
65	Yarmouth et Annapolis, autrefois des Comtés de l'Ouest.....	87·00	71,803 50	27,894 38	8,034 88
	Totaux.....	15,090·55	15,087,290 07	32,025,090 05	2,151,722 51

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893—*Suite.*

Autres sources	Autres recettes.	Recettes nettes.	Prop. des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	p.c.	cents.		
.....	196,234 01	93,794 01	192	.....	23	Péages sur wagons à voyageurs et à marchandises et locomotives.
73 18	1,628 91	— 1,668 18	49	29 19	24	Pour six mois expirés la 30 juin 1893.
527 42	24,233 41	— 8,289 16	74	177·00	25	Fermé du 1er juillet au 31 déc. 1892.
.....	43,621 92	— 15,697 80	74	50·83	26	
102 25	23,128 18	10,917 52	190	171·32	27	
.....	11,630 80	4,414 80	161	63·32	28	
9,050 33	144,123 91	24,950 28	121	65·51	29	
.....	1,546 38	—666 36	70	37·54	30	
1,569 36	107,053 64	36,193 49	151	69·77	31	
.....	32,266 06	8,175 73	134	.....	32	
2,000 00	16,700 00	1,300 00	.....	.....	33	Approximatif pour les 4 mois expirés le 30 juin 1893 ; pour les 8 mois précédents compris dans le Grand-Tronc.
.....	12,858 46	575 41	105	47·66	34	
10,249 61	219,185 30	28,293 12	115	168·71	35	
3,918 12	173,187 34	43,064 40	133	85 61	36	
.....	14,320 74	— 11,274 61	56	98·22	37	
185 88	51,327 37	3,384 33	107	82·23	38	
75 00	173,587 33	52,148 82	143	94·56	39	
2 80	17,719 48	2,999 72	120	57·97	40	
4,500 00	21,774 53	12,787 70	242	138·60	41	
1,310 93	263,631 50	— 23,247 54	92	109·62	42	
.....	20,150 00	1,011 67	105	258·33	43	
682 19	42,846 80	6,874 80	119	76·19	44	
241 73	37,010 36	8,209 93	128	143·56	45	
.....	1,965 57	— 710 00	73	27·00	46	
.....	545 10	— 786 18	41	.....	47	
9,127 32	43,702 79	5,055 21	113	104·75	48	
.....	26,742 36	— 22,035 08	55	135 90	49	
.....	55,033 29	— 4,633 28	92	117·40	50	
15,846 49	180,862 56	21,018 96	113	95·55	51	
2,484 91	303,294 29	99,283 53	148	115·88	52	
4,637 35	52,144 13	20,917 30	167	104·63	53	
934 32	22,431 55	648 65	103	75·70	54	
.....	31,600 68	1,266 12	104	52·20	55	
2,608 54	56,316 38	— 2,373 52	96	61·38	56	
341 51	23,721 83	1,157 26	105	131·78	57	
.....	68,572 75	45,230 19	294	.....	58	
8,550 85	31,922 46	— 13,481 83	70	34·51	59	
17,087 79	496,496 27	48,966 88	111	110·24	60	
in foregoing.	56,529 46	9,412 07	120	70·48	61	
1,885 80	19,483 91	6,355 02	148	85·02	62	
.....	16,418 60	141 91	101	74·06	63	
4,632 38	330,961 77	113,184 83*	152	106·30	64	
.....	454 34	— 130 82*	.....	.....		*Opérations par la Cie de la Vallée de la Cornwallis, du 1er au 26 juillet 1892.
359 82	108,092 58	29,218 22	137	113·48	65	
1,868,298 38	52,042,396 75	15,426,363 75				

N° 7.—ETAT SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.
			$ cts.	$ cts.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	174·12	30,971 52	48,139 58
2	Albert-Sud	16·00	245 16	2,025 09
3	Cie de navigation de la Baie de Quinté ... 4·00	60·45	20,569 19	31,914 48
	Kingston, Napanee et Ouest ... 56·45			
4	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45·00	6,908 68	6,383 91
5	Bouctouche et Moncton	32·00	2,399 60	4,805 67
6	Calgary et Edmonton	295·07	20,637 10	18,357 01
7	Canada-Atlantique ... 138·00	159·00	54,318 32	141,016 76
	Comtés du Centre ... 21·00			
8	Canada-Est	127·00	19,146 93	24,981 85
9	Canada Sud	378·91	733,961 96	987,985 62
10	Chemins de fer de l'Etat—			
	Intercolonial	1,141·00	763,147 96	1,054,488 19
	Ile du Prince-Edouard	210·60	96,312 92	59,195 34
11	Canadien du Pacifique ... 3,879·20	5,784·70	2,580,851 50	4,168,868 44
	Lignes affermées—			
	Atlantique et Nord-Ouest ... 205·00			
	Ontario et Québec ... 463·80			
	Credit-Valley ... 175·10			
	Pacifique d'Ontario-Ouest ... 26·60			
	Toronto, Grey et Bruce ... 191·30			
	Jonction de Guelph ... 15·00			
	Saint-Laurent et Ottawa ... 58·40			
	Montréal et Ottawa ... 23·60			
	Montréal et Ouest ... 30·40			
	Montréal et Lac-Maskinongé ... 13·00			
	Nouveau-Brunswick ... 175·70			
	Nouveau-Brunswick et Canada ... 117 20			
	Saint-Jean et Maine ... 91·80			
	Frédéricton ... 22·10			
	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest ... 217 80			
	Colombie et Kootenay ... 27·70			
	Shuswap et Okanagan ... 51·00			
12	Caraquette	68·00	7,336 85	6,750 00
13	Carillon et Grenville	13·00	1,105 00	1,482 00
14	Ontario-Central	104·00	29,242 07	18,856 72
15	Central du Nouveau-Brunswick	74·66	8,450 22	4,572 14
16	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	46·00	23,986 10	17,686 39
17	Comté de Drummond	62·81	14,685 55	11,988 62
18	Elgin, Petitcodiac et Havelock	27·50	3,317 43	3,931 43
19	Erié et Huron	76·75	15,612 94	25,993 04
20	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	60,393 97	33,680 93
21	Frédéricton et Cie du pont du chemin de fer de Ste-Marie	2·10	...	...
22	Grand-Tronc ... 884·25	3.168·50	2,306,135 77	4,511,249 11
	Grand-Occidental ... 561·80			
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ... 34·78			
	Buffalo et Lac-Huron ... 162·00			
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié ... 172·75			
	London, Huron et Bruce ... 69·01			
	Jonction de Waterloo ... 10·25			
	Wellington, Grey et Bruce ... 168·13			
	Nord ... 172·10			
	Simcoe-Nord ... 33·34			
	Hamilton et Nord-Ouest ... 173·90			
	Nord et Jonction du Pacifique ... 111·37			
	Midland ... 182·72			
	Grande-Jonction ... 85·40			
	Toronto et Nipissingue ... 85·00			
	Jonction du Lac-Simcoe ... 26·50			
	Victoria ... 53·25			
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ... 46·50			
	Cobourg, Blairton et Marmora ... 18·00			
	Union Jacques-Cartier ... 6·50			
	Montréal et Jonction de Champlain ... 61·75			
	Jonction de Beauharnois ... 19·50			

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	Cents.		
7,624 12	52,964 84	139,700 06	88·74	1	
188 49	731 19	3,189 93	49·07	2	
10,062 32	34,281 55	96,827 54	71·09	3	
231 16	7,300 90	20,824 65	70·91	4	
391 17	4,756 14	12,352 58	61·11	5	
4,078 13	12,599 24	55,671 48	102·96	6	
32,485 49	142,229 20	370,049 77	78·86	7	
3,787 56	15,772 01	63,688 35	46·82	8	
432,140 57	1,551,148 87	3,705,237 02	103·71	9	
423,685 60	803,995 75	3,045,317 50	69·20	10	
18,455 10	52,458 81	226,422 17	99·81		
855,200 64	5,060,666 54	12,665,587 12	91·54	11	
761 20	7,247 13	22,095 18	78·91	12	
60 00	975 10	3,622 10	37·92	13	
4,806 31	26,280 66	79,185 76	73·50	14	
1,347 69	10,487 89	24,857 94	49·12	15	
4,080 56	14,559 77	60,312 82	107·80	16	
1,068 84	20,242 53	47,985 54	58·74	17	
138 25	3,383 28	10,770 39	63·52	18	
5,910 66	31,685 15	79,201 79	54·96	19	
12,902 43	47,209 43	154,186 76	125·87	20	
....	1,400 00	1,400 00	....	21	
1,386,658 09	4,582,402 00	12,786,444 97	73·96	22	Y compris le ch. de fer de London et Port-Stanley jusqu'à l'expiration de l'affermage, 28 fév. 1893.

10—30½

N° 7.—ÉTAT SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.
	Grand-Tronc—*Suite.*		$ cts.	$ cts.
	Norfolk-Sud.....17·00			
	Ligne de Ceinture de Toronto.....12·70			
23	Tunnel de Saint-Clair	2·23	18,215 35	50,298 79
24	Grand-Nord	18·00	656 75	1,463 67
25	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	8,996 16	8,923 86
26	Hereford	53·00	21,600 22	24,515 57
27	Joggins, maint. Cie de ch. de fer et de houille du Canada	12·00	3,726 01	4,216 51
28	Kent-Nord	34·00	1,330 25	2,910 00
29	Kingston et Pembroke	112·75	36,591 06	42,088 41
30	L'Assomption	3·00	462 09	992 98
31	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88·05	12,409 26	23,326 93
32	Colonisation du Lac-Témiscamingue	15·50	.....	.....
33	London et Port-Stanley	23·84	3,000 00	6,400 00
34	Basses-Laurentides	39·50	5,455 39	3,391 47
35	Manitoba et Nord-Ouest.....234·50 Saskatchewan et Ouest.....15·47	249·97	57,581 67	49,833 19
36	Vallée de la Massawippi	34·00	30,780 15	49,377 21
37	Montréal et Sorel	44·67	883 81	5,688 12
38	Montréal, Portland et Boston	40·60	12,023 23	12,694 94
39	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	9,876 90	51,106 28
40	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	6,215 84	5,507 84
41	Cie de fer, de houille et de chemin de fer de New-Glasgow	12·50	881 35	3,889 66
42	Pacifique-Nord et Manitoba	264·50	104,036 90	76,943 50
43	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	3,182 50	7,574 25
44	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	16,807 20	9,514 63
45	Ottawa et Vallée de la Gatineau	40·00	7,558 74	7,630 48
46	Vallée de l'Ottawa	7·00	.....	.....
47	Pontiac et Renfrew	4·25	657 20	674 08
48	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	18,473 35	9,621 29
49	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest	85·50	19,753 46	15,306 01
50	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	254·00	27,437 19	20,232 22
51	Québec et Lac-Saint-Jean	242·00	44,481 04	59,513 55
52	Québec-Central	153·50	54,505 65	54,305 47
53	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	7,083 94	9,726 24
54	Salisbury et Harvey, y compris l'embranch. de Harvey	53·00	8,116 15	6,531 99
55	Ligne Riveraine	82·50	9,838 48	8,101 15
56	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	18,298 77	19,637 58
57	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	4,119 81	7,171 84
58	Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	1·75	681 84	.....
59	Saint-Laurent et Adirondack	20·31	9,647 36	18,447 16
60	Sud-Est.....140·10 Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent....61·40	201·50	87,480 21	160,246 05
61	Témiscouata	113·00	12,311 86	15,418 83
62	Mille-Iles	4·08	1,903 95	5,184 35
63	Toronto, Hamilton et Buffalo	17·00	3,577 36	5,510 50
64	Windsor et Annapolis.....87·50 Vallée de la Cornwallis.....14·00 Embranchement de Windsor.....32·00	133·50	92,595 17 111 00	52,328 72 199 90
65	Yarmouth et Annapolis, ci-devant Comtés de l'Ouest	87·00	33,652 28	20,671 49
		15,020·55	7,616,733 64	12,121,469 03

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893—*Fin.*

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	Cents.		
plus haut.	33,925 86	102,440 00	.....	23	
.....	1,176 67	3,297 09	59·08	24	Pour 6 mois terminés le 30 juin 1893.
27 61	14,574 94	32,522 57	237·54	25	
2,175 57	11,028 36	59,319 72	69·12	26	
966 13	3,302 01	12,210 66	90·45	27	
250 00	2,725 75	7,216 00	39·29	28	
7,653 97	32,840 19	119,173 63	54·17	29	
3 25	754 42	2,212 74	53·68	30	
5,775 45	29,348 51	70,860 15	46·18	31	
.....	24,090 33	24,090 33	.....	32	
1,000 00	5,000 00	15,400 00	.....	33	Approximat. pour les 4 mois terminés le 30 juin 1893; les 8 mois précédents sont compris dans le Grand-Tronc.
.....	3,436 19	12,283 05	45·53	34	
13,285 81	70,191 51	190,892 18	146·93	35	
10,129 96	39,835 62	130,122 94	64·32	36	
.....	19,023 42	25,595 35	175·55	37	
730 93	22,493 94	47,943 04	76·81	38	
662 77	59,792 56	121,438 51	66·15	39	
449 29	2,546 79	14,719 76	48·15	40	
514 45	3,701 37	8,986 83	57·24	41	
16,094 20	89,804 44	286,879 04	119·28	42	
1,270 75	7,110 83	19,138 33	245·36	43	
150 00	9,500 17	35,972 00	63·97	44	
1,212 90	12,398 31	28,800 43	111·71	45	
.....	2,675 57	2,675 57	36·75	46	
.....	.....	1,331 28	.....	47	
2,366 45	8,186 49	38,647 58	92·64	48	
7,830 22	5,887 75	48,777 44	247·87	49	
2,295 21	9,701 95	59,666 57	127·28	50	
10,935 20	44,913 81	159,843 60	84·49	51	
16,242 95	78,956 69	204,010 76	77·95	52	
4,092 18	10,324 47	31,226 83	62·66	53	
1,626 93	5,507 83	21,782 90	73·51	54	
1,134 92	11,260 01	30,334 56	50·10	55	
2,037 06	18,716 49	58,689 90	63·92	56	
617 14	10,655 78	22,564 57	125·36	57	
.....	22,660 72*	23,342 56	.....	58	Y compris $21,125, chargées par le C.C.P., pour transport.
625 06	16,684 71	45,404 29	49·08	59	
70,258 82	129,544 31	447,529 39	99·36	60	
2,007 02	17,379 68	47,117 39	58·75	61	
103 22	5,937 37	13,128 89	57·28	62	
125 90	7,062 93	16,276 69	73·42	63	
13,552 05	59,301 00	217,776 94	69·94	64	
5 00	269 26	585 16*	.....	....	Exploité par la Cie de ch. de fer de la Vallée de la Cornwallis, du 1er au 6 juillet 1892.
6,091 15	18,459 44	78,874 36	82·80	65	
3,410,363 90	13,467,466 43	36,616,033 00	.....		

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	174·12					
2	Albert-Sud	16·00	Autres			1	
3	Cie de ch. de et de nav. de la Baie de Quinté 4·00 Kingston, Napanee et Ouest 56·45	60·45	Voyageur Employés		 1		
4	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45·00	Employé				
5	Bouctouche et Moncton	32·00					
6	Calgary et Edmonton	295·07					
7	Canada-Atlantique 138·00 Comtés du Centre 21·00	159·00	Autres				2
8	Canada-Est	127·00					
9	Canada-Sud	378·91	Voyageurs Employés Autres	 2 	 1 	 1	1
10	Chemins de fer de l'Etat— Intercolonial	1141·00	Voyageurs Employés Autres	 2 	 3 1	1 2	3 10 1
	Ile du Prince-Edouard	210·60	Employés				
11	Canadien du Pacifique 3879·20 *Lignes affermées—* Atlantique et Nord-Ouest 205·00 Ontario et Québec 463·8 Credit-Valley 175·10 Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60 Toronto, Grey et Bruce 191·30 Jonction de Guelph 15·00 Saint-Laurent et Ottawa 58·40 Montréal et Ottawa 23·60 Montréal et Ouest 30·40 Montréal et Lac-Maskinongé 13·00 Nouveau-Brunswick 175·70 Nouveau-Brunswick et Canada 117·20 Saint-Jean et Maine 91·80 Frédéricton 22·10 Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest 217·80 Colombie et Kootenay 27·70 Shuswap et Okanagan 51·00	5784·70	Voyageurs Employés Autres	2 6 2	7 22 3	3 3 3	6 6 6
12	Caraquette	68·00					
13	Carillon et Grenville	13·00					
14	Ontario-Central	104·00					
15	Central du Nouveau-Brunswick	74·66					
16	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	46·00					
17	Comté de Drummond	62·81					
18	Elgin, Petitcodiac et Havelock	27·50					
19	Erié et Huron	76·75	Employés Autres				
20	Esquimalt et Nanaïmo	78·00					
21	Frédéricton et Cie du ch. de fer et du pont de Ste-Marie	2·10					
22	Grand-Tronc 884·25 Grand-Occidental 561·80 Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·78 Buffalo et Lac-Huron 162·00 Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié 172·75 London, Huron et Bruce 69·01 Jonction de Waterloo 10·25 Wellington, Grey et Bruce 168·13 Nord 172·10 Simcoe-Nord 33·34						

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons		Collisions, ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2
....	....	....	....	....	....	1	5	....	....	....	....	....	....	....	....	1	5	3
....	....	....	....	....	3	2	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2	6	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	4
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	1	2	3	7
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	
2	....	....	1	1	13	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	5	16	9
....	....	....	....	....	....	....	....	6	3	....	....	....	....	....	....	7	3	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	3	
....	1	....	....	....	24	1	5	1	5	....	....	....	....	....	7	4	55	10
....	....	....	....	....	....	....	....	8	4	....	....	....	....	....	....	10	6	
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	10
....	....	....	....	....	....	1	11	....	....	....	....	....	....	1	1	7	25	
....	1	....	1	4	75	3	11	7	10	....	5	....	....	11	39	34	170	11
....	....	....	....	....	....	2	6	34	16	....	....	....	....	4	7	45	38	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	12
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	13
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	14
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	15
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	16
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	17
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	18
....	2	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	....	6	19
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	20
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	21

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés, ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Tués.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomotive. Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomotive. Blessés.
	Grand-Tronc—*Suite.*						
	Hamilton et Nord-Ouest ..... 173·90						
	Nord et Jonction du Pacifique ..... 111·37						
	Midland ..... 182·72	3168·50	Voyagenrs	....	3	....	12
			Employés	10	30	3	15
			Autres	3	7	8	11
	Grande-Jonction ..... 85·40						
	Toronto et Nipissingue ..... 85·00						
	Jonction du Lac-Simcoe ..... 26·50						
	Victoria ..... 53·25						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ..... 46·50						
	Cobourg, Blairton et Marmora ..... 18·00						
	Union Jacques-Cartier ..... 6·50						
	Montréal et Jonction de Champlain ..... 61·75						
	Jonction de Beauharnois ..... 19·50						
	Norfolk-Sud ..... 17·00						
	Ligne de Ceinture de Toronto ..... 12·70						
23	Tunnel de Saint-Clair	2·23	.....	....	....	....	....
24	Grand-Oriental	18·00	.....	....	....	....	....
25	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	.....	....	....	....	....
26	Hereford	53·00	.....	....	....	....	....
27	Joggins, actuell. Cie ch. de fer et de charb. du Canada	12·00	.....	....	....	....	....
28	Kent-Nord	34·00	.....	....	....	....	....
29	Kingston et Pembroke	112·75	.....	....	....	....	....
30	L'Assomption	3·00	.....	....	....	....	....
31	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88·05	Employés	....	....	....	....
32	Colonisation du Lac-Témiscamingue	15·50	.....	....	....	....	....
33	London et Port-Stanley	23·84	.....	....	....	....	....
34	Basses-Laurentides	39·50	.....	....	....	....	....
35	Manitoba et Nord-Ouest ..... 234·50	249·97	.....	....	....	....	....
	Saskatchewan et Ouest ..... 15·47						
36	Vallée de la Massawippi	34·00	Voyageurs	....	....	....	1
			Employés	....	....	....	....
37	Montréal et Sorel	44·67	.....	....	....	....	....
38	Montréal, Portland et Boston	40·60	.....	....	....	....	....
39	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	Employés	....	....	....	....
			Autres	....	....	....	....
40	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	.....	....	....	....	....
41	Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glasgow.	12·50	.....	....	....	....	....
42	Pacifique-Nord et Manitoba	264·50	Employés	....	1	....	1
43	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	....	....	....	....
44	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	.....	....	....	....	....
45	Ottawa et Vallée de la Gatineau	40·00	Employés	....	....	....	....
46	Vallée de l'Ottawa	7·00	.....	....	....	....	....
47	Pontiac et Renfrew	4·25	.....	....	....	....	....
48	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	.....	....	....	....	....
49	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	.....	....	....	....	....
50	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	254·00	.....	....	....	....	....
51	Québec et Lac-Saint-Jean	242·00	Employés	1	....	....	....
52	Québec-Central	153·50	Voyageurs	....	....	1	....
			Autres	....	....	....	....
53	Québec, Montmorency et Charlevoix	21·00	.....	....	....	....	....
54	Salisbury et Harvey, y comp. l'embranch. de Harvey ..	53·00	.....	....	....	....	....
55	Ligne Riveraine	82·50	.....	....	....	....	....
56	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	Employés	....	....	....	....
57	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	.....	....	....	....	....
58	Pont de St-Jean et prolongement de ch. de fer	1·75	.....	....	....	....	....
59	Saint-Laurent et Adirondack	20·31	Autres	....	....	....	1
60	Sud-Est ..... 140·10	201·50	Voyageurs	....	....	....	1
	Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent ..... 61·40		Employés	....	2	....	3
			Autres	....	....	....	....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893—*Suite.*

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillement.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		Numéro.
Tué.	Blessés.	Tués.	Blessé.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	4	1	19	22
1	8	....	1	4	147	2	20	4	12	....	....	....	2	1	13	25	248	
....	....	....	....	....	1	....	5	34	30	....	....	....	....	16	11	61	65	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	23
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	24
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	25
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	26
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	27
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	28
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	29
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	30
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	31
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	32
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	33
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	34
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	36
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	37
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	38
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	39
....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	1	1	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	40
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	41
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	3	42
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	43
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	44
....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	45
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	46
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	47
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	48
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	49
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	50
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	1	51
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	52
....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	....	....	....	....	....	....	3	....	53
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	54
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	55
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	56
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	57
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	58
....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	59
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	60
....	....	....	....	....	7	....	1	....	3	....	....	....	....	....	4	....	20	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	2	1	

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés, ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
61	Témiscouata	113·00	.....	....	....	....	....
62	Mille-Iles	4·08	Employés	....	....	....	....
63	Toronto, Hamilton et Buffalo	17·00	Autres	...	....	....	....
64	Windsor et Annapolis ..... 87·50 Vallée de la Cornwallis ..... 14·00 Embranchement de Windsor ..... 32·00	133·50	.....	....	....	....	....
65	Yarmouth et Annapolis, ci-devant les Comtés de l'Ouest	87·00	.....	....	....	....	....
		15,020·55	.....	28	81	26	80

pour l'exercice terminé le 30 juin 1893—*Fin.*

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions, ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur les ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Nombre.
....	.....	....	....	....	.....	....	.....	....	....	....	....	....	....	.....	.....	.....	.....	61
....	.....	....	....	....	1	....	.....	....	....	....	....	....	....	.....	.....	.....	1	62
....	....	....	....	....	....	....	.....	....	1	....	....	....	....	.....	.....	....	1	63
....	.....	....	....	....	....	....	....	....	.....	....	....	....	....	.....	.....	.....	.....	64
....	.....	....	....	....	.....	....	....	....	.....	....	....	....	....	.....	.....	.....	.....	65
3	14	....	3	9	277	14	67	99	86	....	5	....	2	37	93	216	708	

N° 9.—VOIES FERRÉES appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
	Milles.	Pds.			
NOUVELLE-ÉCOSSE.					
Cie houillère Intercoloniale	8·00	4·8½	3	168	Charb. de Drummond, Westville, N.-E
Cie houillère d'Acadie, à Stellarton	3·00	4·8½	2	20	Connu comme C.F. des Mines d'Albion
Cie de fer de Londonderry	3·50	4·8½	2	30	Des Mines d'Acadie à la station de Londonderry, C.F.I.
	4·00	4·8½	...	....	Expl. par le C.F.I. des Mines de l'Est à la gare des Mines de l'Est, C.F.I.
	3·00	4·8½	1	...	Des charbonnages de Chignectou, gare Maccan, C.F.I.
	2·00	4·8½	....	.....	Exploité par le C.F.I. de la Carrière à chaux au garage Graham, C.F.I.
	3·00	3·00	2	40	Des Mines de l'Ouest aux Mines d'Acadie (travaux).
	26·50		10	258	
CAP-BRETON.					
Old Bridgeport	0·50	4·8½	....	.....	Houille transportée par des wagons et locomotives de l' "International," propriété de la Cie houill. du Canada
Association générale des mines— Mines de Sydney	4·80	4·8½	3	219	Cette voie ferrée est utilisée pour fins de charbonnages seulement.
Mines de Victoria	5·00	4·8½	2	125	" "
Cie houil. et C.F. Sidney et Louisbourg	32·00	3·00	4	260	10 milles aux mines. 22 " à Louisbourg.
Cie houillère de Gowrie	1·50	3·6	2	140	
Cie houillère du Canada, autrefois Internationale.	13·00	4·8½	5	260	La Cie houillère du Canada a acquis le chemin de fer International, et il est maintenant exploité sous le nom de Cie houillère et de chemin de fer du Canada ; 38 milles en voie de construction.
Calédonia	1·00	4·8½	2	120	
	57·80		18	1,124	

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1893.

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)	* 29,665 45					
Albert-Sud			51,200 00			
Baie des Chaleurs			620,000 00			
Belleville et Hastings-Nord—Grande-Jonction			21,888 00			
Jonction de Beauharnois			62,400 00			
Brantford, Waterloo et Lac-Erié (mainten. Toronto, Hamilton et Buffalo)			52,810 00			
Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie			192,000 00			
Bouctouche et Moncton			102,400 00			
Canada-Atlantique			282,355 20			
Canada-Central			1,525,250 00			
Canadien du Pacifique			55,818,414 14			
Caraquette			224,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			‡ 226,012 54			
Embranchement de Chatham (maintenant dans le Canada-Est)			24,439 84			
Colombie et Kootenay			112,000 00			
Vallée de la Cornwallis (maintenant Windsor et Annapolis)			44,800 00			
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland			39,850 00			
Comté de Drummond			201,920 00			
Dominion Lime Company (maintenant dans Hereford)			15,360 00			
Elgin, Petitcodiac et Havelock			82,652 82			
Erié et Huron			96,000 00			
Esquimalt et Nanaïmo			750,000 00			
Cie du pont du chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie	300,000 00		30,000 00			
Grand-Tronc	15,142,633 33					
do Baie-Georgienne et Lac-Erié			48,000 00			
Grand-Oriental			229,500 00			
Grand-Nord			137,600 00			
Jonction de Guelph			46,000 00			
Embranchement de Harvey			5,553 57			
Hereford			155,200 00			
Intercolonial			54,246,850 23			
International (Atlantique et Nord-Ouest) C.C.P			156,800 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa			160,000 00			
Joggins (maintenant Compagnie de charbon et de ch. de fer du Canada)			37,500 00			
Kent-Nord	† 58,334 27					

† Lisses. * $14,665.45 de lisses. ‡ Y compris $83,612.54 de lisses aux chemins de fer de Saint-Martin et Upham.

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Kingston, Napanee et de l'Ouest			268,400 00			
Kingston et Pembroke			48,000 00			
L'Assomption			11,200 00			
Lac-Erié et Rivière-Détroit			342,400 00			
Colonisation du Lac-Témiscamingue			240,200 00			
Leamington et Sainte-Claire (maintenant dans le Canada-Sud)			51,200 00			
Lotbinière et Mégantic			48,000 00			
Basses-Laurentides			217,600 00			
Vallée de Massawippi			80,000 00			
Colonisation de Montfort			67,200 00			
Montréal et Lac-Maskinongé			41,280 00			
Montréal et Jonction de Champlain			103,600 00			
Montréal et Ottawa			192,000 00			
Montréal et Sorel			112,000 00			
Montréal et Ouest			361,270 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			113,440 00			
Cie de houille et de fer de New-Glasgow			40,000 00			
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick (maintenant Canada-Est)			312,000 00			
Nord et Jonction du Pacifique			1,320,000 00			
Central, Nouvelle-Ecosse			230,700 00			
Ontario et Québec			196,000 00			
Montagne d'Orford			99,200 00			
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound			430,400 00			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			320,000 00			
Vallée d'Ottawa			22,400 00			
Colonisation de Parry-Sound			128,000 00			
Pontiac et Jonction du Pacifique			337,100 00			
Pontiac et Renfrew			13,600 00			
Port-Arthur, Duluth et Ouest			271,200 00			
Ile du Prince-Edouard			3,750,565 38			
Québec et Lac-Saint-Jean			1,003,495 00			
Québec-Central			348,342 00			
Québec, Montmorency et Charlevoix			96,000 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Montréal à Québec			†954,000 00			
do do do do			1,500,000 00			
do do Montréal à Ottawa			†1,440,000 00			

† Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

Sainte-Catherine et Niagara-Central			146,400 00	
Saint-Louis et Richibouctou			22,400 00	
Pont de la Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	500,000 00			
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup			188,800 00	
Saint-Laurent et Adirondack			65,001 60	
Compagnie de Tunnel de Saint-Clair			375,000 00	
Shuswap et Okanagan			163,200 00	
Norfolk-Sud			54,400 00	
Vallée de Stewiacke et Lansdowne			236,800 00	
Témiscouata			670,800 00	
Mille-Iles			54,400 00	
Vallée de la Tobique			134,400 00	
Toronto, Grey et Bruce			14,656 00	
Comtés Unis			102,400 00	
Jonction de Waterloo			32,800 00	
Pacifique d'Ontario-Ouest			60,000 00	
Comtés de l'Ouest (maintenant Yarmouth et Annapolis)			500,000 00	
Windsor et Annapolis			1,193,369 00	
		16,030,633 05		134,924,375 32
Gouvernement d'Ontario.				
Brantford, Norfolk, Norfolk et Port-Burwell, Grand-Tronc			129,354 50	
Canada-Atlantique			270,000 00	
Canada-Central			1,479,000 00	
Canada-Sud			147,858 65	
Ontario-Central			126,500 00	
Cobourg, Blairton et Marmora	26,000 00		18,740 00	
Credit-Valley			531,000 00	
Erié et Huron			83,000 00	
Grande-Jonction			182,500 00	
Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			336,000 00	
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00	
Irondale, Bancroft et Ottawa			75,000 00	
Kingston et Pembroke			456,493 00	
Kingston, Napanee et Ouest			90,000 00	
London, Huron et Bruce			178,630 00	
Midland			168,350 00	
Montréal et Ottawa			100,000 00	
Nord			196,188 00	
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound			180,000 00	
Colonisation de Parry-Sound			148,500 00	
Port-Arthur, Duluth et Ouest			255,571 00	
Toronto et Nipissingue			105,212 00	
Jonction du Lac-Simcoe			53,000 00	
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00	
Victoria			312,000 00	
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00	
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59	
		26,000 00		6,899,432 74

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Baie-des-Chaleurs			1,030,000 00			
Jonction de Beauharnois			179,073 00			
Canada-Atlantique			200,000 00			
Grand-Oriental			156,000 00			
Grand-Nord			115,500 00			
Comté de Drummond			549,000 00			
Hereford			103,000 00			
International (maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P.)			391,122 02			
Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent			250,280 00			
Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue			250,000 00			
L'Assomption			7,350 00			
Lotbinière et Mégantic			87,500 00			
Basses-Laurentides			168,000 00			
Vallée de Missisquoi (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.)			228,000 00			
Colonisation de Montfort			73,500 00			
Jonction de Montréal et Champlain			150,000 00			
Montréal et Ottawa			247,500 00			
Montréal, Portland et Boston			231,122 00			
Montréal et Sorel			112,500 00			
Montréal et Ouest			472,500 00			
Montréal et Lac-Maskinongé			87,750 00			
Montagne d'Orford			99,800 85			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			550,300 00			
Vallée de l'Ottawa			24,500 00			
Jonction de Pontiac du Pacifique			600,000 00			
Pontiac et Renfrew			17,433 60			
Québec et Lac-Saint-Jean			2,748,000 00			
Quebec-Central			1,055,648 14			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, y compris Rive-Nord	3,722,956 00		727,000 00			
Québec, Montmorency et Charlevoix			192,000 00			
Sud-Est			444,000 00			
Saint-Laurent et Adirondack			65,216 00			
Témiscouata			241,500 00			
Comtés Unis			210,000 00			
Waterloo et Magog (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.)			92,000 00			
		3,722,956 00		12,157,095 61		

GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.						
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)			455,000 00			
Albert-Sud			52,500 00			
Bouctouche et Moncton			96,000 00			
Caraquette			180,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			139,000 00			
Embranchement Chatham (maintenant partie du Canada-Est)			56,000 00			
Fredericton			230,000 00			
Grand-Sud (maintenant Ligne Riveraine)			413,000 00			
Embranchement Harvey			9,000 00			
Kent-Nord			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			105,000 00			
Nord et Ouest (maintenant Canada-Est)			321,500 00			
Elgin, Petitcodiac et Havelock			107,500 00			
St-Martin's et Upham (maintenant Central du Nouveau-Brunswick)			145,600 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer			5,181 81			
Saint-Jean et Maine			880,000 00		300,000 00	
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup			195,000 00			
Saint-Louis et Richibouctou			21,000 00			
Témiscouata			66,000 00			
Vallée de la Tobique			70,000 00			
				4,333,281 81		300,000 00
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.						
Vallée de la Cornwallis (maintenant dans le Windsor et Annapolis)			44,800 00			
Cie de ch. de fer et de houille d'Halifax et du Cap-Breton (Prol.-Est, C.F.I.)			671,836 02			
Joggins (maintenant Cie de charbonnage et de chemin de fer du Canada)			35,200 00			
Cie de fer, de houille et de chemin de fer de New-Glasgow			40,000 00			
Central de la Nouvelle-Ecosse			432,261 08			
Springhill et Parrsboro (Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland)			173,650 00			
Vallée de la Stewiacke et Lansdowne			236,800 00			
Comtés de l'Ouest (maintenant Yarmouth et Annapolis)	50,000 00		679,197 45			
		50,000 00		2,313,744 55		
GOUVERNEMENT DU MANITOBA.						
Canadien du Pacifique			235,102 50			
Manitoba et Nord-Guest	650,294 27					
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	900,000 00					
Pacifique-Nord et Manitoba			533,300 00			
Saskatchewan et de l'Ouest	49,640 00			768,402 50		
Winnipeg et Baie-d'Hudson	256,000 00					
		1,855,934 27				
GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.						
Canadien du Pacifique			37,500 00			
				37,500 00		
Total, aide des gouvernements		21,685,523 32		161,433,832 53		300,000 00

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1893.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Deseronto	Cie de navigat. de la Baie de Quinté				5,000 00		
Ville de Brantford	Brantford, Waterloo et Lac-Erié,			25,000 00			25,000 00
Township d'Oakland	(maint. Toronto, Hamilton et Buffalo)			9,000 00			
Village de Waterford	do do			5,000 00			
					39,000 00		
Ville de Brockville	Brockville, Westport et Sault-Ste-Marie			36,000 00			
Elizabethtown	do do			7,000 00			
En arrière de Yonge et Escott	do do			15,000 00			
En arrière de Leeds et Lansdowne	do do			5,000 00			
Bastard et Burgess	do do			28,000 00			
Crosby-Sud	do do			6,000 00			
Village de Newboro'	do do			4,000 00			
Crosby-Nord	do do			15,000 00			
					116,000 00		
Diverses municipalités	Buffalo et Lac-Huron			966,000 00			
					966,000 00		
Renfrew	Canada-Central, mainten. C. du P.					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Admaston	do					5,000 00	
							42,500 00
Comté d'Elgin	Canada-Sud			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderdon	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00			
					322,500 00		
Sault-Sainte-Marie	Canadien du Pacifique				20,000 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Blairton et Marmora			113,500 00			
					113,500 00		
Hawkesbury-Ouest	Comtés du Centre			15,000 00			
Vankleek-Hill	do			1,200 00			
Dalkeith	do			800 00			
					17,000 00		

Village de Trenton	Ontario-Central			10,000 00	
Village de Wellington	do			2,500 00	
Ville de Picton	do			21,000 00	
Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00	
					93,500 00
do Oxford	Credit-Valley			200,000 00	
do Wellington	do			135,000 00	
do Waterloo	do			110,000 00	
do Peel	do			75,000 00	
do Halton	do			70,000 00	
Cité de Toronto	do			350,000 00	
do Saint-Thomas	do			50,000 00	
Ville de Milton	do			30,000 00	
do Brampton	do			20,000 00	
do Ingersoll	do			10,000 00	
do Orangeville	do			15,000 00	
Village de Streetsville	do			20,000 00	
					1,085,000 00
Comté de Kent	Erié et Huron			155,000 00	
Ville de Chatham	do			30,000 00	
do Dresden	do			20,500 00	
do Blenheim	do			11,000 00	
Village de Wallaceburg	do			11,000 00	
Township de Sombra	do			14,000 00	
do Sarnia	do			16,000 00	
					257,500 00
do Woodhouse	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			15,000 00	
Ville de Simcoe	do	do		10,000 00	
Township de Norwich-Sud	do	do		10,000 00	
do do Nord	do	do		} 40,000 00	
Ville de Woodstock	do	do			
Township d'Oxford-Est	do	do		25,000 00	
do de Woodstock	do	do		25,000 00	
Ville de Woodstock	do	do		} 60,000 00	
do Stratford	do	do			
Comté de Perth	do	do		120,000 00	
Township de Mornington	do	do		40,000 00	
do d'Elma	do	do		10,000 00	
Ville de Listowel	do	do		15,000 00	
Township de Wallace	do	do		10,000 00	
Ville de Palmerston	do	do		30,000 00	
Township de Minto	do	do		25,000 00	
Ville de Harriston	do	do		20,000 00	
Township de Normanby	do	do		80,000 00	
do Bentinck	do	do		65,000 00	
do Brant	do	do		20,000 00	
do Elderslie	do	do		45,000 00	

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*							
Township d'Arran	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			45,000 00			
do Amabel	do do			43,000 00			
do Keppel	do do			32,000 00			
do Albemarle	do do			10,000 00			
Ville de Mount-Forest	do do			22,000 00			
Township de Egremont	do do			60,000 00			
Township de Glenelg	do do			20,000 00			
Ville de Durham	do do			32,000 00	929,000 00		
Cité de Belleville	Grande-Jonction			150,000 00			
Village de Sterling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			15,000 00			
do Seymour	do			35,000 00			
do Percy	do			8,000 00		50,000 00	
do Asphodel	do				213,000 00		50,000 00
Cité de Guelph	Jonction de Guelph					193,000 00	193,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00			
Village de Renfrew	do do			3,000 00	491,000 00		
Cité d'Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Village de Georgetown	do do			11,289 00			
Comté de Peel	do do			30,974 00			
" Simcoe	do do			354,007 00			
Ville de Collingwood	do do			12,084 00			
Township d'Innisfil	do do			22,592 00			
do de Woodhouse	do do			20,740 00			
do Adjala	do do			2,500 00			
do Essa	do do			2,500 00			
do Tossoronto	do do			10,000 00			
do Mulmur	do do			5,000 00			
Village d'Alliston	do do			8,000 00			
Township de Nottawasaga	do do			20,386 00	599,805 00		

do Colchester-Sud	Lac-Erié et Rivière-Détroit			20,000 00	
do Garfield	do do			15,000 00	
Village de Kingsville	do do			10,000 00	
Township de Romney	do do			10,000 00	
do Tilbury-Est	do do			5,000 00	
do Raleigh	do do			10,000 00	
Village de Blenheim	do do			5,000 00	
do Ridgetown	do do			12,500 00	
					87,500 00
Township de Gwillimbury-Est	Jonction du Lac-Simcoe			45,000 00	
do do Nord	do do			20,000 00	
do Georgina	do do			20,000 00	
do Whitechurch	do do			15,000 00	
					100,000 00
Village de Leamington	Leamington et Saint-Clair, Sud du Canada			12,000 00	
Township de Morven	do do			15,000 00	
Village de Comber	do do			6,000 00	
					33,000 00
Township de London	London, Huron et Bruce			15,000 00	
do Stephen	do do			17,500 00	
do Osborne	do do			25,000 00	
do Hay	do do			15,000 00	
do Goderich	do do			15,000 00	
do Wawanosh-E.	do do			25,000 00	
do Hallet	do do			25,000 00	
do Tuckersmith	do do			10,000 00	
do Turnberry	do do			5,000 00	
do Morris	do do			10,000 00	
do Stanley	do do			10,000 00	
Village de Clinton	do do			20,000 00	
do Exeter	do do			10,000 00	
do Kincardine et Wigan	do do			9,000 00	
Cité de London	do do			100,000 00	
					311,500 00
Township de Thorah	Midland			50,000 00	
Ville de Port-Hope	do			30,000 00	
Townships d'Orillia et Matchedash	do			12,500 00	
Ville d'Orillia	do			12,500 00	
Township de Tay	do			21,370 85	
Village d'Omemee	do			2,000 00	
Township de Mara	do			12,500 00	
Ville de Peterborough	do			4,000 00	
					144,870 85
do Napanee	*Napanee, Tamworth et Québec			30,000 00	
Village de Newburgh	do do			7,500 00	

* A présent Kingston, Napanee et Ouest.

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Subscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
Ontario—*Suite.*		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Township de Camden	Napanee, Tamworth et Québec			30,000 00			
do Sheffield	do do			15,000 00			
Cité de Kingston	do do			75,000 00	157,500 00		
do Toronto	Nord			100,000 00		190,000 00	
Comté de Simcoe	do					200,000 00	
Ville de Barrie	do			30,000 00			
do Orillia	do			12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	do			99,480 00	241,980 00		390,000 00
Ville de Smith's-Falls	Ontario et Québec			25,000 00			
do Merrickville	do			10,000 00			
Township de Wickkam-Ouest	do			15,000 00			
do Thamesford	do			2,500 00	52,500 00		
Cité d'Ottawa	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound				100,000 00		
Ville d'Arnprior	do do						30,000 00
do Port-Arthur	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest			25,000 00			
Municipalité de Neebing	do do			15,000 00	40,000 00		
Ville de Simcoe	Norfolk-Sud			5,000 00			
Township de Charlotteville	do			20,000 00			
do Walsingham-Sud	do			40,000 00	65,000 00		
Cité de Sainte-Catherine	Ste-Catherine et Niagara-Central	80,000 00	80,000 00			80,000 00	
Ville de Thorold	do do					20,000 00	100,000 00
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00				60,000 00	
Ville de Prescott	do do	100,000 00	300,000 00			30,000 00	90,000 00
do Gananoque	Mille-Iles				10,000 00		
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue			150,000 00			
Township de Scarboro'	do do			10,000 00			
do Markham	do do			30,000 00			

do Uxbridge	do do			50,000 00	
do Scott	do do			10,000 00	
do Brock	do do			50,000 00	
do Eldon	do do			44,000 00	
do Bexley	do do			15,000 00	
do Somerville	do do			15,000 00	
Townships de Luxton, Digby et Langford	do do			12,500 00	
Ville d'Uxbridge	do do			2,000 00	
					388,500 00
Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00	
Caledon	do do			45,000 00	
Mono	do do			45,000 00	
Amaranth	do do			30,000 00	
Arthur	do do			35,000 00	
Orangeville	do do			15,000 00	
Mount-Forest	do do			20,000 00	
Toronto	do do			350,000 00	
Comté de Grey (Groupe)	do do			300,000 00	
Owen-Sound	do do			5,000 00	
Minto	do do			15,000 00	
Howick	do do			35,000 00	
Gorrie et Wroxeter	do do			5,000 00	
Teeswater	do do			5,000 00	
Culross	do do			38,000 00	
Turnbury	do do			5,000 00	
					988,000 00
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00	
Village de Fenelon-Falls	do			25,000 00	
Township de Verulam et Somerville	do			22,000 00	
Comté de Haliburton	do			54,000 00	
					186,000 00
Township de Woolwick	Jonction de Waterloo			28,000 00	
do Peel	do			7,000 00	
Village d'Elmira	do			10,000 00	
do de Saint-Jacob	do			2,000 00	
					47,000 0
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00	
Peel	do do			40,000 00	
Elora	do do			10,000 00	
Maryboro'	do do			40,000 00	
Nichol	do do			10,000 00	
Wallace	do do			35,000 00	
Minto	do do			65,000 00	
Bruce	do do			278,000 00	
Howick	do do			20,000 00	
Listowell	do do			15,000 00	
Grey	do do			35,000 00	

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Fin.*							
Elma	Whitby, Port-Perry et Lindsay			30,000 00			
Morris	do do			30,000 00			
W. Wawanosh	do do			18,000 00			
Ashfield	do do			10,000 00			
Turnbury	do do			28,000 00			
Kincardine	do do			8,000 00			
					682,000 00		
London	Pacifique d'Ontario-Ouest				25,000 00		
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay			70,000 00			
Township de Whitby	do do			15,000 00			
do Reach	do do			30,000 00			
do Scugog	do do			2,000 00			
Comté de Victoria	do do			85,000 00			
Village de Port-Perry	do do			20,000 00			
Manufacturing Co.	do do			94 93			
					222,094 93		
			380,000 00		9,150,250 78		920,500 00
QUÉBEC.							
Caplin	Baie-des-Chaleurs			5,000 00			
New-Richmond	do			6,000 00			
Maria	do			6,000 00			
Carleton	do			6,000 00			
Nouvelle et Shoolbred	do			6,000 00			
New-Carlisle	do			6,000 00			
Paspébiac	do			3,000 00			
Hamilton	do			2,500 00			
					40,500 00		
Farnham	Canadien du Pacifique				20,000 00		
Ville de Nicolet	Comté de Drummond			10,000 00			
Municipalité de Saint Léonard	do			5,000 00			
					15,000 00		
Paroisse de Saint-Antoine	Grand-Oriental			10,000 00			
do Saint-Denis	do			10,000 00			
					20,000 00		

Paroisse de Sainte-Sophie	Grand-Nord			4,000 00			
Village de New-Glasgow	do			2,000 00			
					6,000 00		
Comté de Compton	International, maintenant Atlantique et Nord-Ouest C.C.P.					225,000 00	
Saint-Pie	Lac-Champlain et Saint-Laurent			20,000 00			225,000 00
L'Ange-Gardien	do do			10,000 00			
Saint-Paul	do do			6,000 00			
Philipsburg	do do			15,000 00			
					51,000 00		
Ville de L'Assomption	L'Assomption				1,500 00		
Ville des Trois-Rivières	Basses-Laurentides						25,000 00
Ascot	Vallée de la Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	
Township de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et Vallée de la R.-Noire, maint. Atlant. et N.-O., C.C.P.						65,000 00
Township d'Ely	do do					25,000 00	
do de Stukeley-Nord	do do					20,000 00	
do de Bolton	do do					20,000 00	
Ormiston, etc.	Montréal et Jonction de Champlain					20,000 00	
					21,774 00		85,000 00
Municipalité de Rigaud	Montréal et Ottawa			2,000 00			
Paroisse de Rigaud	do			800 00			
Pointe-Fortune	do			2,500 00			
					5,300 00		
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston			15,000 00			
Bassin do	do do			10,000 00			
					25,000 00		
Ville de Sorel	Montréal et Sorel			12,000 00			
Village de Boucherville	do			600 00			
do Varennes	do			1,000 00			
Paroisse de Saint-Roch	do			500 00			
					14,100 00		
Comté de Pontiac	Jonction du Pacifique à Pontiac			100,000 00			
Village de Shawville	do do			1,000 00			
					101,000 00		
Village de Saint-André	Vallée de l'Ottawa		10,000 00				
Paroisse de Sherbrooke	Québec-Central			50,000 00			
do Dudswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			
Garthby	do			3,000 00			
					103,000 00		
Cité de Québec	Québec et Lac-Saint-Jean					450,000 00	
Ville de Chicoutimi	do do				12,000 00		450,000 00
Cité de Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00					
do Québec	do do	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do do	100,000 00					
Comté d'Ottawa	do do	200,000 00					

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
QUÉBEC—*Suite.*		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Saint-Sauveur de Québec	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	25,000 00					
Côte Saint-Louis	do do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do do	12,000 00					
Paroisse do	do do	12,000 00					
do Saint-Jérôme	do do	10,000 00					
Village de do	do do	15,000 00					
Sainte-Scholastique	do do	10,000 00					
Saint-André	do do	25,000 00					
Saint-Jérusalem-d'Argenteuil	do do			25,000 00			
			2,434,000 00		25,000 00		
Comté de Brome	Sud-Est					50,000 00	
Township de Brome	do					50,000 00	
do Sutton	do					63,000 00	
do Potton	do					25,000 00	
do Farnham	do					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do					5,000 00	
do do Est	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
Comté de Drummond	do					90,000 00	
Township de Wickham	do					10,000 00	
do Saint-Germain	do					15,000 00	
do Sorel	do					40,000 00	
Village d'Actonvale	do					15,000 00	
do Roxton-Falls	do					15,000 00	
Township de Roxton	do					20,000 00	
do Shefford	do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do					10,000 00	
							528,00
Fraserville	Témiscouata				25,000 00		
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog, maintenant Atlant. et Nord-Ouest, C.C.P.					15,000 00	
							15,000 00
			2,444,000 00		486,174 00		1,393,000 00

NOUVEAU-BRUNSWICK.							
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert (Salisbury et Harvey)			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	"			30,000 00	70,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté d'York	"			30,000 00	80,000 00		
Paroisse de Saint-George	Grand-Sud, maint. Ligne Riveraine.	2,000 00					
" Pennfield	" "	500 00					
Lepréau	" "	500 00					
			3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
" Lyndon	"			11,000 00	23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada			12,500 00			
" Houlton	" "			22,000 00			
" Saint-Stephen	" "			13,000 00	47,500 00		
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick, Canada-Est	20,000 00	20,000 00				
Paroisse d'Elgin	Elgin, Petitcodiac et Havelock			13,000 00	13,000 00		
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine					60,000 00	60,000 00
			23,000 00		233,500 00		60,000 00
NOUVELLE-ÉCOSSE.							
Comté de King	Vallée de Cornwallis			27,685 00	27,685 00		
Township de Yarmouth	Comtés de l'Ouest, maintenant Yarmouth et Annapolis					100,000 00	
Comtés de Yarmouth, Digby et Annapolis	" "			150,000 00	150,000 00		100,000 00
Comté de Pictou	Chemin de fer New-Glasgow, Cie de fer et de houille				4,000 00		
" Pictou	Vallée Stewiacke et Lansdowne				8,000 00		
					189,685 00		100,000 00
MANITOBA.							
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Selkirk				35,000 00			
Township de Saint-André				35,000 00			
Ville de Morris				100,000 00	370,000 00		

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Fin.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
MANITOBA—*Fin.*							
Comté de Westborne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville de Portage-la-Prairie				50,000 00			
" Minnedosa				30,000 00			
Municipalité du Lac-Plat				20,000 00			
" de Birtle				40,000 00			
" de Strathclair				600 00			
					215,600 00		
Rapid-City	Saskatchewan et Ouest			10,000 00			
					10,000 00		
					595,600 00		
COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique				37,500 00		
TERRITOIRES DU NORD-OUEST.							
Qu'Appelle	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle				25,000 00		

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, le 30 juin 1893.

SOMMAIRE.

—	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.	Grand total.	
Gouvernements.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Fédéral	16,030,633 05	.....	134,924,375 32	.....	.....	.....	150,955,008 37	
Ontario	26,000 00	.....	6,899,432 74	.....	.....	.....	6,925,432 74	
Québec	3,722,956 00	.....	12,157,095 61	.....	.....	.....	15,880,051 61	
Nouveau-Brunswick	.....	.....	4,333,281 81	.....	300,000 00	.....	4,633,281 81	
Nouvelle-Ecosse	50,000 00	.....	2,313,744 55	.....	.....	.....	2,363,744 55	
Manitoba	1,855,934 27	.....	768,402 50	.....	.....	.....	2,624,336 77	
Colombie-Britannique	.....	.....	37,500 00	.....	.....	.....	37,500 00	
		21,685,523 32		161,433,832 53		300,000 00		183,419,355 85
Municipalités.								
Ontario	380,000 00	.....	9,150,250 78	.....	920,500 00	.....	10,450,750 78	
Québec	2,444,000 00	.....	486,174 00	.....	1,393,000 00	.....	4,323,174 00	
Nouveau-Brunswick	23,000 00	.....	233,500 00	.....	60,000 00	.....	316,500 00	
Nouvelle-Ecosse	.....	.....	189,685 00	.....	100,000 00	.....	289,685 00	
Manitoba	.....	.....	595,600 00	.....	.....	.....	595,600 00	
Colombie-Britannique	.....	.....	37,500 00	.....	.....	.....	37,500 00	
Territoires du Nord-Ouest	.....	.....	25,000 00	.....	.....	.....	25,000 00	
		2,847,000 00		10,717,709 78		2,473,500 00		16,038,209 78
		24,532,523 32		172,151,542 31		2,773,500 00		199,457,565 63